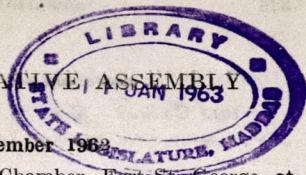


THE MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY



Thursday, 1st November 1962

The House met in the Assembly Chamber, Fort St. George, at nine of the clock, Mr. Speaker (THE HON. SRI S. CHELLA-PANDIAN) in the chair.

I.—QUESTIONS AND ANSWERS

STARRED QUESTIONS.

State Transport Department (sale of buses)

* 1011 Q.—SRIMATHI A. S. PONNAMMAL (on behalf of SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI) : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state the price at which 100 buses of the State Transport department are to be sold to the Delhi Transport Undertaking in 1962 ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The 100 buses have been ordered to be sold at the book value for each vehicle as on 1-4-1962 or at Rs. 10,000 for each vehicle, whichever is higher.

பதனீர் இறக்குவதற்குப் பயிற்சி அளித்தல்

*1012—கேள்வி.—திரு. சா. கணேசன் : (திரு. கரு. சீமைச்சாமி சார்பாக) : கனம் நிதி அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) பனைமாத்தில் இலகுவாக ஏறி பதனீர் இறக்கப் புது முறைப் பயிற்சித் கூடங்கள் அமைக்க உத்தேசமுண்டா?

(இ) அப்படியானால், எப்பொழுது, எங்கே ஆரம்பிக்கப் படும்?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : (அ) இராச்சிய பனைவெல்ல கூட்டுறவு சம்மேளனம் (Federation) தொழிலாளிகளை சீர்திருத்த முறையில் (Aerial Ropeways) பதனீர் இறக்கும் பயிற்சி கொடுக்கும் திட்டத்தைப் பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறது.

(இ) மேற்படி சம்மேளனம் (Federation) இத்தகைய பயிற்சியைத் தென் ஆற்காடு, செங்கற்பட்டு மாவட்டங்களில் 1962 செப்டம்பரிலும், வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் 1963 பிப்ரவரியிலும் துவக்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறது.

திரு. சா. கணேசன் : ராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி ஜில்லாக்களில் அதிகமான பனைமா விவசாயிகள் ஈடுபட்டிருப்பதால், அங்கும் இப்பயிற்சித் திட்டத்தை ஆரம்பிப்பது மேலும் பயன் உள்ளதாக இருக்கும் அல்லவா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இது பயிற்சி நிலையம்தான். இந்தப் பயிற்சி நிலையம் எவ்வாறு நடைபெறுகிறது, இது பயன் உள்ளதாக இருக்கிறதா என்பதைப் பார்த்துவிட்டு மேலும் இதைத் தொடங்குவது பற்றி பரிசீலிக்கப்படும்.

[1st November 1962]

பிளவைக்கல் நீர்த்தேக்கத் திட்டம்

* 1013 கேள்வி.—திரு. மு. செல்லையா : கனம் பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர் தாலுக்கா, வத்திராயிருப்புக்கு மேற்கே பிளவைக்கல் ரிசர்வாயர் திட்டம் எந்த நிலையிலுள்ளது?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Gaugings are being conducted to assess the availability of supplies required for the scheme.

P.W.D. division for Tiruttani

* 1014 Q.—SRI SAW GANESAN (on behalf of SRI C. CHIRANJEEVULU NAIDU) : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to establish a Public Works Department Division at Tiruttani; and

(b) if so, the area that will be under its jurisdiction?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) & (b) There is no proposal to establish a Public Works Department Division at Tiruttani. However a proposal for the creation of a Section for Tiruttani Taluk is under consideration.

போலீஸ்காரர்களுக்குக் குடியிருப்புகள்

* 1015 கேள்வி.—திரு. கு. கோபால கவுண்டர் : கனம் நிதி அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) செஞ்சி தாலுக்காவில் சத்தியமங்கலம், செஞ்சி முதலிய கிராமங்களில் போலீஸ்காரர்களுக்கு வீடுகள் கட்ட உத்தேசமுண்டா?

(இ) அப்படியானால், எப்போது?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) Yes, Sir.

(b) It is proposed to complete the construction of quarters for Police Subordinate Staff in the villages of Satyamangalam, Gingee, etc., in the Gingee taluk before the end of the Third Five-Year Plan period.

* 1016 Q.—SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state the present stage of the proposal for the construction of Police Quarters at Kadathur village in Harur taluk?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : There is no proposal at present for the construction of quarters for police staff at Kadathur.

1st November 1962]

திரு. ரா. சு. வீரப்ப செட்டியார் : இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு இந்தப் போலீஸ் குவார்ட்டர்ஸ் கட்ட நில ஆர்ஜிதம் செய்திருப்பதாகக் கேள்விப்பட்டேன். அது உண்மையா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : என்னிடம் இருக்கும் தகவல் படி அங்கெல்லாம் விடு கட்டுவதாக உத்தேசம் இல்லை.

* 1017 Q.—**SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR :** Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) the number of Police quarters proposed to be taken up for construction during 1962-63; and

(b) the places where such buildings are proposed to be constructed in North Salem district?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) Three hundred and thirty three.

(b) (1) Kaveripatnam.

(2) Shoolagiri.

திரு. ரா. சு. வீரப்ப செட்டியார் : காவேரிப்பட்டினத்தில் காவல் நிலைய விடுகள் கட்டுவதற்கு ஏற்கெனவே ப்ரபோசல் இருந்தது. அது எந்த நிலையில் உள்ளது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இந்த வருஷம் செலவாகும் தொகை இப்பொழுது எந்த அளவு குறைக்கப்பட்டிருக்கிறதோ, அந்த அளவுக்குத் திட்டங்கள் மாற்றப்பட்டு இருக்கின்றன.

குளங்களும் ஏரிகளும்

* 1018 கேள்வி.—**திரு. புலவர் கா. கோவிந்தன் :** கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

வடாற்காடு மாவட்டம் காவேரிப்பாக்கம் ஏரியில் தூர்ந்து கிடைக்கும் மண்ணை வார என்ன ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டுள்ளன?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : இப் பணிக்கு ஆகும் செலவுப் புள்ளிகளை அனுப்பும்படி கேட்டிருக்கிறோம். இவை கிடைத்ததும் அதிக அளவு செலவை நிச்சயித்து வேலையை விரைவில் எடுத்துக் கொள்வோம். லாரிகளையும் வண்டிகளையும் வைத்து மண்ணைக் கரையின் மேல் கொட்ட முடியுமா என்பதையும் பரிசீலித்து வருகிறோம்.

புலவர் கா. கோவிந்தன் : இந்த ஏரி, பாலாற்று நீர் நேரடியாகப் பாய்கின்ற ஏரி. நீண்ட காலமாக மணல் மேடிட்டு தூர்ந்து போய் இருப்பதால் அந்த மண்ணை வாரி எடுப்பதற்கு அவசர நடவடிக்கை அரசாங்கம் எடுக்குமா?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : இந்த ஏரி பெரிய ஏரி. இதை ஆழப் படுத்துவதற்கு ஏற்கெனவே ஒரு லட்சத்தி அறுபதாயிரம் ரூபாய் சாங்ஷன் செய்யப்பட்டது. இந்த வேலையை எடுத்துக்

[1st November 1962]

கொள்வதற்கு காண்ட்ராக்டர்களுக்கு மூன்று முறை முயற்சி செய்தும் ஒரு காண்ட்ராக்டர்கூட முன்வரவில்லை. ஆகையால் இந்த வேலை அங்குள்ள கிராம மக்களுக்கு ஜாப் வொர்க்ஸாகக் கொடுப்பதற்குக்கூட அரசாங்கம் முன்வந்தது. ஆனால் யாரும் அந்த வேலையை எடுத்துக்கொள்ள முன்வரவில்லை. ஆகவே இப் பொழுது கொடுக்கப்படும் ரேட்டை அதிகமாகச் செய்யலாமா அல்லது லாரிகள் மூலமாக இந்த மண்ணை எல்லாம் எடுக்கலாமா என்பதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்யப்படுகிறது.

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : இம்மாதிரி நம் ராஜ்யத்தில் அதிகமான ஏரிகள் தூர்ந்து போய் இருக்கின்றன. காண்ட்ராக்டர்களும் அந்த வேலையை எடுத்துக் கொள்வதற்கு முன்வரவில்லையென்றால், அரசாங்கமே அந்த வேலையை எடுத்துக் கொள்வதற்கு யோசிக்குமா?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : எங்கெல்லாம் கண்ட்ராக்டர்கள் வரவில்லையோ, அங்கெல்லாம் டிபார்ட்மென்ட் வேலையை எடுத்து நடத்துகிறது. காண்ட்ராக்டர்கள் வருகிற இடத்தில் சாதாரணமாக வேலை நடைபெற்றுவருகிறது.

*** 1019 கேள்வி.—புலவர் கா. கோவிந்தன் :** கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

வடாற்காடு மாவட்டம் செய்யாறு வட்டத்தில் எத்தனை ஏரிகளில் மண் வர ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டிருக்கிறது?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : ஒன்று.

*** 1020 கேள்வி.—திரு. க. ர. முனிசுத்தினம் :** கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

ஆற்காடு தொகுதியில் திமிரி பிரிக்காவிட உள்ள வெங்கடாவரம் பக்கத்திலிருந்து திமிரி முதலிய ஊர்களிலுள்ள ஏரிகளுக்கு வரும் கால்வாய்கள் தூர்ந்திருப்பதைச் சீர்படுத்தத் திட்டமுண்டா?

கனம் திரு. பூ. கக்கன்.—இல்லை, ஐயா.

*** 1021 Q.—PULAVAR K. GOVINDAN (on behalf of SRI MUNU ADHI) :** Will the Hon. the Minister for Agriculture be pleased to state—

(a) the number of tanks proposed to be repaired during 1962 in the Chingleput district and their estimated cost;

(b) how many have been repaired during the year 1961; and

(c) the expenditure incurred for the repairs in 1961?

THE HON. SRI P. KAKKAN : (a) 373 tanks at an estimated total cost of Rs. 42,25,950.

(b) 488 tanks

(c) Rs. 26,69,049.

1st November 1962]

* 1022 கேள்வி.—திரு. டி. கடம்பவனசுந்தரம் : கனம் பொதுத் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) வைகை அணையிலிருந்து கம்பிக்குடி கண்மாய்க்குத் தண்ணீர் சப்ளை செய்வதுபற்றிப் பரிசீலனை செய்யப்பட்டதா?

(இ) அப்படியென்றால், பரிசீலனையின் முடிவு என்ன?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

தூர் எடுக்கும் இயந்திரங்கள் (பழுது பார்க்கும் தொழிலகம்;

* 1023 கேள்வி.—புலவர் கா. கோவிந்தன் (திரு. முனு ஆதிசார்பாக) கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

தாம்பரத்தின் அருகாமையிலிருக்கும் சேலையூரில் அமைக்கப் பட்டிருக்கும், எரி தூர் எடுக்கும் இயந்திரங்களைப் பழுது பார்க்கும் தொழிலகத்தை, அங்கிருந்து வேறு இடத்திற்கு மாற்றும் உத்தேசமுண்டா?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : உண்டு.

Old age pension

*1024. Q.—SRI M. KALYANASUNDARAM : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state the number of persons who have been granted pension under the scheme of pension for aged destitutes in each district so far?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The number of persons who have been sanctioned pensions, under the scheme upto 31—7—1962 is—

Chingleput	...	...	...	384
North Arcot	...	...	...	831
South Arcot	...	...	...	1,016
Thanjavur	...	...	...	1,259
Tiruchirappalli	...	...	...	1,054
Ramanathapuram	...	...	...	1,093
Tirunelveli	...	...	...	2,950
Madurai	...	...	...	2,779
Salem	...	...	...	1,778
Coimbatore	...	...	...	1,440
The Nilgiris	...	...	...	133
Madras	...	...	...	629
Kanyakumari	...	...	...	181
Total	...	...	...	15,527

[1st November 1962]

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : இந்த ஆண்டுக்கு மொத்தம் எவ்வளவு செலவாகும் என்று அறியலாமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இதைப்பற்றி என்னிடம் தகவல் இல்லை.

திரு. வை சங்கரன் : ஒரு சில மாவட்டங்களிலே கிளார்க்குகள் இல்லாத காரணத்தினால், இந்த அப்ளிகேஷன்களை வாங்கி உடனடியாகப் பரிசீலனை செய்வதில் தாமதம் ஏற்படுகிறதென்று குறை கூறப்படுகிறது. ஆகையால் அரசாங்கம் இதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப் போகிறதென்று அறியலாமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இம்மாதிரிப் புதர்கள் வரும் போதெல்லாம் கவனிக்கப்பட்டு எந்த அளவிற்குச் சிப்பந்திகள் வைக்க முடியுமோ அந்த அளவிற்கு வைக்கப்படுகிறார்கள். ஆனால் பிரத்தியேகமாகச் சிப்பந்திகள் வைப்பதில் கொஞ்சம் தாமதம் ஆகி விட்டது. அவர்கள் மே மாதம் 15-ம் தேதிதான் சேர்ந்திருக்கிறார்கள். ஆகவே அதற்குமுன் தாமதம் ஏற்பட்டிருக்கலாம். அதற்குப் பின்னால் தாமதம் ஏற்படுவதற்கு இடம் இல்லை.

SRI M. WILLIAM : Sir, has any complaint been received that the village officers are not co-operating in settling these claims?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, I have no such information.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : இந்தத் திட்டத்தின் கீழ் நியமிக்கப்பட்ட டெபுடி தாசில்தார் போன்ற அதிகாரிகள் விட்டுப்போன மனுக்களை அடுத்த ஆண்டிலாவது எடுத்துப் பரிசீலனை செய்ய உத்தேசம் உண்டா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : மனுக்கள் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு விட்டால் மறுபடியும் பரிசீலனை செய்ய வேண்டிய அவசியம் இல்லை. ஆனால் பரிசீலனை செய்யப்படாமல் இருந்தால் பரிசீலிக்கப்படும்.

திரு. க. ர. நல்லசிவம் : முதியோர்கள் யார் என்று நிர்ணயிப்பதில் ஒரு சிலர் விஷயத்தில் வயது போன்ற விவரங்கள் வோட்டர் விஸ்டிலோ அல்லது தங்களிடத்திலோ இல்லாத காரணத்தால் சிக்கல்கள் ஏற்படுகின்றன. இப்படி சிக்கலான கேஸ்களில் முதியோர்களை நிர்ணயிப்பதற்கு டாக்டர்களின் உதவியை நாடுவதற்குச் சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்யுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : வயது நிர்ணயிப்பதைப் பற்றி விதிகள் நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த விதிகளின் படி கவனிக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. வை. சங்கரன் : சில முதியோர்களுக்குப் பிள்ளைகள் இருந்தாலும், அவர்கள் பைத்தியமாக இருப்பதாலும், சிலர் தாய் தந்தையர்களைப் புறக்கணித்து விடுவதாலும், அவர்களுக்கும்

1st November 1962]

இன்னும் வீட்டிலிருந்து ஓடிச் சென்றவர்களுக்கும் இந்த அனுக்ஷத்தை விஸ்தரிப்பதற்குச் சர்க்கார் விதிகளைத் தளர்த்துவதற்கு உத்தேசிக்குமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இப்பொழுதுதிருக்கிற விதிகளின்படி இந்தத் திட்டம் அமல் நடத்தப்பட்டு வருகிறது. ஓராண்டு அனுபவத்தைக் கொண்டு இந்த விதிகளிலே ஏதாவது மாறுதல் செய்யவேண்டுமென்றால், பின்னர் கவனிக்கப்படும்.

திரு. டி. கார்ச்சா கவுடர் : முதியோர்களுக்குச் சாங்ஷன் செய்யப்படும் தொகை, மணியார்டர் மூலமாக அனுப்பப்பட்டிருக்கிறதா, அல்லது அவர்கள் கஜானாக்களுக்குச் சென்று அதைப் பெற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று உத்தரவு போடப்பட்டிருக்கிறதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : Postal money order (without deducting the money order Commission) மூலம் அனுப்பப்பட்டு வருகிறது.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : மொத்தம் எத்தனை மனுக்கள் வந்தன என்கிற விவரத்தைத் தெரிவிக்க முடியுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : எல்லா ஜில்லாக்களிலிருந்தும் மொத்தம் 1,84,390 விண்ணப்பங்கள் வந்தன.

திரு. சா. கணேசன் : முதியோர் பென்ஷனின் மூலமாகக் கிடைக்கிற தொகையை விட, உத்தியோகத்திலிருந்து ஓய்வு பெற்ற கீழ்த்தர உத்தியோகஸ்தர்களின் பென்ஷன் தொகை மிகக் குறைவாக இருப்பதால், அந்தப் பென்ஷனை நிறுத்திவிட்டு முதியோர் பென்ஷன் திட்டத்தில் அவர்களைச் சேர்த்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று விண்ணப்பம் வந்திருக்கிறதா? அதன்மீது என்ன முடிவு எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இந்த முதியோர் பென்ஷன் யார் யாருக்குக் கொடுக்கவேண்டுமென்று நிர்ணயம் செய்யப்பட்டிருக்கிறதோ, அந்த விதிகளுக்கு அவர்கள் உட்பட்டால் கவனிக்கப்படும்.

MR. SPEAKER : Questions 1025, 1026, 1027 and 1028 may be taken up together.

* 1025 கேள்வி.—**திரு. சி. கோதண்டராம பாகவதர் :** கனம் நிதி அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) வடாற்காடு ஜில்லாவில் முதியோர் பென்ஷனுக்காக எத்தனை மனுக்கள் வந்துள்ளன?

(இ) அவைகளில் ஆரணி தாலுக்காவில் எத்தனை மனுக்கள் அங்கீகரிக்கப்பட்டன?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) 16,469 applications as on 31st July 1962.

(b) Twenty three cases as on 31st July 1962.

[1st November 1962]

* 1026 கேள்வி.—திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : கனம் நிதி அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) மே மாதம் 15-ம் தேதி முடிய முதியோர் பென்ஷன் கோரி எத்தனை விண்ணப்பங்கள் வந்தன, மாவட்டவாரியாக?

(இ) விண்ணப்பங்களை பரிசீலனை செய்ய விசேஷ அதிகாரிகள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளார்களா? விவரமென்ன?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : () & (இ)
A paper ^a is placed on the table of the House.

*1027 Q.—SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) the number of old age pension applications received in the Dharmapuri Constituency till the end of June 1962; and

(b) the number sanctioned and the amount disbursed?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) 1,433.

(b) 141 and Rs. 796.04 (Rupees seven hundred and ninety six and naye paise four only).

* 1028 Q.—SRI M. WILLIAM : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether the list of persons entitled to old age pension has been prepared and published in each district; and

(b) the total number of persons entitled to old age pension in the Kanyakumari district?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) No, Sir.

(b) Ninety-two persons have been granted old age pension till 30th June 1962.

SRI M. WILLIAM : In the case of Kanyakumari District, may I know the total number of applications received so far?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : In Kanyakumari District, the total number of applications received were 5,188.

திருமதி பி. கே. ஆர். லக்ஷ்மிகாந்தம் : சென்ற மாதம் இந்தப் பென்ஷன் பெற்றவர்களுக்கு ரூ. 40 வந்தது. அது தீபாவளி போனசா அல்லது அடுத்த மாதத்திற்கும் சேர்த்து அனுப்பப்பட்டுள்ளதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : ரூ. 40 அனுப்பப்பட்டிருந்தால், இரண்டு மாதத்திற்குச் சேர்த்து அனுப்பித்திருப்பார்கள்.

திரு. ரா. சு. வீரப்ப செட்டியார் : தர்மபுரித் தொகுதியில் ஆயிரத்துச் சொச்சம் மனுக்கள் வந்தும், சுமார் நூற்று சொச்சம் மனுக்கள் பரிசீலிக்கப்பட்டு, பணம் பட்டுவாடா செய்யப்பட்டதாக

1st November 1962]

கனம் அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். இதில் காலதாமதம் ஏற்படுவதினாலே இதைத் துரிதப்படுத்துவதற்கு அரசாங்கம் உத்தரவிடுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : சேலம் ஜில்லாவில் மொத்தம் 19,00-க்கு மேற்பட்ட மனுக்கள் வந்தன. இதிலே பென்ஷன் சாங்ஷன் செய்யப்பட்டது 1,778. ரிஜெக்ட் செய்யப்பட்ட மனுக்கள் 2,618. ஆகவே இவற்றை எல்லாம் பரிசீலனை செய்வதற்குக் காலதாமதம் ஆகிறது. புதிதாக “ஸ்டாப்” கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. எவ்வளவு சீக்கிரத்தில் பரிசீலனை செய்ய முடியுமோ அதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு வருகிறது.

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : வயது நிர்ணயம் எந்த அடிப்படையில் செய்யப்பட்டு வருகிறது?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இதைப் பற்றி இங்கு முன்பே விடையரிக்கப் பட்டிருக்கிறது.

திரு. வீ. ராமனாதன் : இப்பொழுது தாசில்தார் மூலமாக இந்த உதவித் தொகை வழங்கப்பட்டு வருகிறது. பொது மக்களிடத்தில் அதிக தொடர்புள்ள பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் மூலமாகக் கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் உத்தேசிக்குமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : பொது மக்கள் தொடர்புக்கும் இதற்கும் சம்பந்தம் இல்லை. நன்றாகப் பார்த்து, நிலைமையை உணர்ந்து, முடிவு செய்கின்ற ஒரு தகுதிதான் வேண்டும்.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : நீலகிரி ஜில்லாவிலே சுமார் 1,620 விண்ணப்பங்கள் வந்தும், 130 விண்ணப்பங்கள் தான் தீர்க்கப் பட்டிருக்கின்றன. இவைகளிலே எத்தனை மனுக்கள் ரிஜெக்ட் செய்யப்பட்டன? எத்தனை மனுக்கள் இன்னும் பரிசீலனையில் இருக்கின்றன.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : ரிஜெக்ட் செய்யப்பட்ட மனுக்கள் 691. மீதி கணக்குப் பார்த்துக் கொள்ளலாம். பாக்கி மனுக்கள் பரிசீலனையில் இருக்கின்றன.

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : இந்தத் திட்டம் வந்த பிறகு இது முதல் ஆண்டாக இருந்தால், ஜனங்கள் இதைப் புரிந்து கொள்ளாமல் மனுச் செய்வதிலே காலதாமதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே மீண்டும் மனுச் செய்து கொள்வதற்கு சர்க்கார் அனுமதி கொடுப்பார்களா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இன்னும் மனுச் செய்து கொள்கிறவர் மனுச் செய்து கொண்டால், விதிகளின்படி அவை பரிசீலனை செய்யப்படும்.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : நீலகிரி ஜில்லாவில் மொத்தம் வந்த மனுக்களில் 130 மனுக்களின் மீது முடிவு எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. மீதியுள்ள விண்ணப்பங்களின் பரிசீலனை எப்பொழுது முடியும்?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : வேறு ஜில்லாக்களின் நிலைமையை ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், நீலகிரியிலே விண்ணப்பங்கள் துரிதமாகப் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு வருகின்றன என்பது

[1st November 1962]

தெரியும். கன்4யாகுமரி ஜில்லாவில் மொத்தம் வந்த மனுக்கள் 5,188. இவற்றில் 303 மனுக்கள் ரிஜெக்ட் செய்யப்பட்டன. 181 மனுக்கள் தான் சாங்ஷன் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. கோயம் புத்தூர் ஜில்லாவிலே 22,085 மனுக்கள் வந்ததில், 4,186 மனுக்கள் ரிஜெக்ட் செய்யப்பட்டன. 1,140 மனுக்கள் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு பென்ஷன் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த விதிகள் புதிதாக இருப்பதாலும், முதல் இரண்டு மாதங்களில் போதிய ஸ்டாப் இல்லாததினாலும், துரிதமாகப் பரிசீலனை செய்வதில் காலதாமதம் ஏற்பட்டு விட்டது.

திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார் : காலவரையறை இல்லாமல் மனுக்கள் வாங்குவதற்குச் சர்க்கார் உத்தேசிக்குமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : புதிதாக மனுக்கள் வந்தால் விதிகளின்படி பரிசீலனை செய்யப்பட்டு முடிவு எடுக்கப்படும்.

திரு. எஸ். முத்துலிங்கம் : முதியோர் பென்ஷன் தொகைக்காக மனு செய்து கொள்கிறவர்கள் வயதை ரூசுப்பிக்க ஸெர்டிபிகேட் கொடுக்க வேண்டியிருப்பதாலும், டாக்டர்களிடம் போனால், பணமில்லாமல் செர்டிபிகேட் வாங்க முடியாமல் இருப்பதாலும், இதற்கு அரசாங்கம் ஏதாவது வழி செய்யுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : விதிகளின்படி ஸெர்டிபிகேட் வாங்குவதிலே கஷ்டம் இருக்கிறது என்றால், கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் குறிப்பிட்ட கேஸ்களை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தால் மேற்கொண்டு என்ன செய்யலாமென்பதைப் பற்றி அரசாங்கம் யோசிக்கும்.

திரு. மு. பொ. வடிவேல் : இளம் மனைவிமார்களால் விரட்டியடிக்கப்பட்ட முதிய கணவன்மார்களுக்கும் இந்தத் திட்டத்தை விஸ்தரிப்பார்களா (சிரிப்பு).

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : எந்தெந்த விதிகளின்படி இந்தப் பென்ஷன் வழங்கப்படுகிறது என்பதை கனம் அங்கத்தினர்கள் கவனித்துப் பார்த்து, அதற்குமேல் விதிகளை மாற்ற வேண்டுமென்றால், இதைப் பற்றி தனியாக யோசனை செய்யலாம்.

திருமதி பி. கே. ஆர். லக்ஷ்மிகாந்தம் : பல முதியோர் குருடர்களாக இருந்தும், அவர்கள் வறியர் அல்ல என்று பதில் வந்திருக்கிறது. அப்பேர்ப்பட்டவர்கள் மேலும் மனுச் செய்து கொண்டால் அவற்றைப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று சர்க்கார் உத்தரவிடுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : நான் முன்பே விதிகளின்படி இவையெல்லாம் கவனிக்கப்பட்டு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமென்று சொன்னேன். கனம் அங்கத்தினர் ஏதாவது “ஓராண்டு” கேஸ்களை எனக்குத் தெரிவித்தால் மேலும் பரிசீலனை செய்து விதிகளை மாற்றுவதைக் குறித்து யோசனை செய்யலாம்.

1st November 1962]

அறநிலையப் பாதுகாப்புக் கமிஷன் (அறிக்கை)

* 1029 கேள்வி.—திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : கனம் நிதி அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) மத்திய அரசுவின் அறநிலையப் பாதுகாப்புச் சம்பந்தமான கமிஷன் ரிப்போர்ட் அரசாங்கத்திற்கு கிடைத்ததா?

(இ) ஆம் எனின், அதன் மேல் அரசாங்கம் கூறிய யோசனைகள் என்ன?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (அ) Yes, Sir.

(இ) It is under the consideration of the Government.

SRI V. SANKARAN : May I know whether the Government propose to compile the salient features of the said report and place it on the table of the House?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Government are still studying that report. The question of placing it here would arise only after the Government have examined the report.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, அறநிலையங்களிலே உபயோகப்படுத்தப்படாமல் இருக்கின்ற செல்வங்களை நாட்டினுடைய அபிவிருத்தித் திட்டத்திற்கும் கல்விக்கும் பயன்படுத்த வேண்டுமென்று நம்முடைய மாகாண அரசாங்கம் யோசனை தெரிவித்ததா? அப்படித் தெரிவித்திருந்தால் அதன் மீது எடுத்த முடிவு என்ன?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : நம்முடைய மாகாணத்தைப் பொறுத்தமட்டில் நாம் ஒரு சட்டம் இயற்றியிருக்கிறோம். அந்தச் சட்டம் அமலில் இருக்கிறது. இங்கு நடைபெறுகின்ற நிர்வாக முறையை இந்தக் கமிஷன் தங்களுடைய ரிப்போர்ட்டில் பாராட்டி இருக்கிறார்கள்.

Temples (administration)

*1030 Q.—SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state the date on which the Area Committee, Hindu Religious Endowments, Salem, was reconstituted and the date of the expiry of the term of the present Committee?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The present Area Committee, Salem, was constituted in the notification, dated 1st April 1960. The term of the members expires on 31st March 1963.

புலவர் கா. கோவிந்தன் : இந்து அறநிலையப் பாதுகாப்புக்கான பிரதேசக் குழு எந்த அடிப்படையில் அமைக்கப்படுகிறது?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : சட்டப் பிரிவுகளின்படி அமைக்கப்படுகிறது.

[1st November 1962]

* 1031 Q.—SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether there is any proposal for the separation of the Judiciary from the Executive in temple administration; and

(b) if so, the details thereof ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

திரு. ரா. சு. வீரப்ப செட்டியார் : சார், கோயில் நிலங்கள்பற்றி ஏதாவது தகராறு ஏற்பட்டால் அதற்காக கோயிலுக்குச் சம்பந்தப்பட்ட டெபுடி கமிஷனரிடத்தில் தாவா தொடர வேண்டியிருக்கிறது. டெபுடி கமிஷனரே இந்த நிர்வாகத்துக்கு அதிகாரியாகவும் விசாரணை செய்யும், உத்தியோகஸ்தராகவும் இருப்பதால் நியாயம் கிடைக்காது என்று கருதுவதால் இந்த விஷயத்தில் அரசாங்கம் தக்க நடவடிக்கை எடுத்து நிர்வாகத் தையும், நீதியையும் தனித்தனியாக இயங்கும்படி செய்ய முன் வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அந்த உத்தேசம் அரசாங்கத் துக்கு இல்லை. இதுபற்றியெல்லாம் பரிசீலனை செய்யப்பட்ட பிறகுதான் சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கிறது. டெபுடி கமிஷனர் தீர்ப்பில் திருப்தி இல்லையென்றால் சிவில் கோர்ட்டுக்குப் போய் நீதி பெற்றுக் கொள்ளலாம்.

நஞ்சை-புஞ்சை நிலங்கள்

* 1032 கேள்வி.—திரு. கோ. சி. மணி : கனம் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) தமிழ் நாட்டில் 1959-60-ம் ஆண்டில் இருந்த நஞ்சை புஞ்சை விளை நிலங்கள் எத்தனை ஏக்கர் மாவட்ட வாரியாக ?

(இ) அவைகளை அனுபவித்து வந்த பட்டாதாரர்களின் எண்ணிக்கை என்ன ?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (அ) & (இ) A statement^a is placed on the Table of the House.

திரு. கோ. சி. மணி : ஜாபிதாவில் கண்டுள்ள பட்டாதார் எண்ணிக்கையில் 30 ஸ்டாண்டர்டு ஏக்கர்களுக்கு மேல் உள்ள பட்டாதார் எண்ணிக்கை எவ்வளவு ?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : அதற்குத் தனிக் கேள்வி போட வேண்டும்.

Housing Schemes

* 1033 Q.—SRI K. A. MATHIALAGAN : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) number of schemes undertaken by the City Improvement Trust and the Housing Board during the last three years ;

1st November 1962]

- (b) the number of applications received under each scheme;
- (c) the number of applications so far accepted ; and
- (d) the number of applications yet to be considered ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) to (d) A statement^a is placed on the Table of the House.

திரு. வை. சங்கரன் : எந்த அடிப்படையில் வீடுகள் 'அலாட்' செய்யப்படுகின்றன ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இதிலே இரண்டு, மூன்று விதமான வீடு கட்டும் திட்டங்கள் இருக்கின்றன. கனம் அங்கத் தினர் எதைப்பற்றிக் கேட்கிறார் என்று தெரியவில்லை. எல்லா வற்றுக்கும் வேண்டுமானாலும் பதில் சொல்லிவிடுகிறேன். 'ரெண்டல் ஹவுசிங் ஸ்கீம்' படி சர்க்கார் உத்தியோகஸ்தர் களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய இடங்களுக்கு அந்தந்த இலாகாவின் சிபார்சின்படி கொடுக்கப்படுகிறது. 'ஹையர் பர்சேஸ் சிஸ்டத் தின்' படி பொதுமக்களுக்கு வீடு ஒதுக்குவதற்கு ஒரு கமிட்டி வைத்திருக்கிறார்கள். இத்தனை காலமாக ஒருவர் அப்ளிகேஷன் போட்டு வருகிறார் என்பதைப் பார்த்து, அப்ளிகேஷன் போடுகிற வர்களுக்கு வேறு வீடு இருக்கக்கூடாது என்பதை யெல்லாம் பரிசீலனை செய்து அந்த விதிகளின்படி கமிட்டியினர் அலாட் மெண்ட் செய்கிறார்கள்.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : வீட்டு வசதிக் குழுவில் அண்மையில் புதிதாக நியமனம் செய்யப்பட்ட உறுப்பினர்கள் யார் ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : புதிதாக, திரு. எஸ். ஆர். பி. பொன்னுசாமி அவர்களும், திரு. சி. ஆர். ராமசாமி அவர்களும் நியமனம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

திரு. வை. சங்கரன் : வேறு ஜில்லாக்களில் நிரந்தரமாக வசிப்ப வர்களுக்கும் கூட சிட்டி இம்ப்ரூவ்மெண்ட் டிபார்ட்மென்டிலிருந்து வீடுகள் ஒதுக்கப்படுவதாகக் குறைபாடுகள் இருக்கின்றன என்பது அரசாங்கத்துக்கு தெரியுமா ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : விதிகளின்படி வேறு வீடு வைத்துக் கொண்டிருந்தால் ஹவுசிங் போர்டு வீடு ஒதுக்குவ தில்லை.

*1034 கேள்வி.—திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : கனம் கைத் தொழில் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) 1961-62-ல் அரசாங்க சிப்பந்திகளுக்கு வீடுக் கட்டும் திட்டத்திற்கு எவ்வளவு தொகை ஒதுக்கப்பட்டது ? எவ்வளவு செலவானது ?

[1st November 1962]

(இ) இந்தத் திட்டத்தின் நிர்வாகத் தலைமை யாரிடம் ஒப்புவிக்கப்பட்டுள்ளது?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (அ) Budget provision made in 1961-62 :—

Amount utilised up to 31st March 1962.

	RUPEES IN LAKHS.	RUPEES IN LAKHS.
State Housing Board ..	25.00	19.63
Public Works Department	11.50	10.70

(இ) The Chairman, State Housing Board and the Chief Engineer, Public Works Department (General) are the two housing agencies who are implementing the Rental Housing Scheme for State Government Employees in this State.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, மாவட்டங்களிலே அரசாங்க சிப்பந்திகளுக்கு வீடு கட்டும் திட்டமானது சரியாகச் செயல்படவில்லை என்பது அரசாங்கத்துக்குத் தெரியுமா? அவ்வாறு சரியாகச் செயல்படாததற்குக் காரணம் ரெவின்யூ போர்டு தலைமை நிர்வாகத்தை வைத்திருப்பதுதான் என்பதால் அந்தப் பொறுப்பைக் கலெக்டர்களிடத்தில் ஒப்படைக்க அரசாங்கம் முன் வருமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் அங்கத்தினர் சொல்லுகின்ற வாதம் சரியல்ல. அந்தத் திட்டம் சரியாகச் செயல்படவில்லை என்று இதுவரை யாரும் சொல்லவில்லை. கனம் அங்கத்தினர்தான் இப்போது சொல்லுகிறார்கள். இந்த ஸ்கீம் கலெக்டர்களிடத்தில் ஒப்படைக்கப்பட்டு, எந்த இடத்தில் நிலம் வாங்குவது, என்பதுபற்றியெல்லாம் அவர்களுடைய ஆலோசனைப் படி முடிவெடுத்து ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் வருஷம் ஒன்றுக்கு 50 வீடுகள் கட்டவேண்டுமென்று திட்டம் வகுத்திருக்கிறோம்.

* 1035 கேள்வி.—திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) 1962-ல் சர்க்கார் ஊழியர்களுக்கு வீடு கட்டும் திட்டத்தின் கீழ் ஒதுக்கப்பட்டுள்ள தொகை எவ்வளவு?

(இ) அதில் மத்திய சர்க்கார் உதவித் தொகை எவ்வளவு?

(உ) 1962-ல் மாவட்ட வாரியாக எத்தனை வீடுகள் கட்ட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (அ) to (உ) A statement^a is laid on the Table of the House.

* 1036 Q.—SRI V. SANKARAN : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) the various schemes proposed by the State Housing Unit, Madurai ; and

1st November 1962]

(b) the details thereof ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) & (b) A statement^a is placed on the Table of the House.

திரு. வை. சங்கரன் : இந்தத் திட்டம் எப்போது ஆரம்பிக்கப்படும் என்று சொல்ல முடியுமா ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இப்போது நடந்து கொண்டேயிருக்கிறது.

* 1037 Q.—SRI V. SANKARAN : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether the State Housing Unit at Madurai has proposed to construct a number of flats in Madurai City under the Rental Housing Scheme ; and

(b) if so, the details thereof ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) & (b) The Madurai Housing Unit of the State Housing Board has proposed to execute the following projects under the Rental Housing Scheme in Madurai City.

Estimated Cost.

(RUPEES IN LAKHS.)

1 Construction of 50 rental flats for the State Government's low-paid employees of the Ramanathapuram District at Madurai under the Union Government Rental Housing Scheme	5.00
2 Construction of 50 rental flats for the State Government's low-paid employees of Madurai District at Madurai under the Union Government Rental Housing Scheme	5.00
3 State Housing Scheme for Lower Middle Class (Rental) under State funds	1.00

திரு. வை. சங்கரன் : இந்த வீடுகள் கட்டுவதற்கான இடங்கள் எல்லாம் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு விட்டனவா என்ற அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : மதுரையில் அதற்கு வேண்டிய இடம் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

* 1038 கேள்வி.—திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) கிராம வீட்டு வசதித் திட்டம் ஒன்றை ஏற்படுத்த அரசாங்கத்திற்கு உத்தேசமுண்டா ?

[1st November 1962

(இ) உண்டென்றால், அந்தத் திட்டம் எப்போது துவங்கப் படும்?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) & (b) There is already a Scheme, namely, the Village Housing Projects' Scheme formulated by the Government of India, which is intended to benefit the villagers by grant of loans for the construction of houses in the selected villages in Block Development areas. The Scheme is under implementation. No other proposal is under consideration of the Government.

பாசனத்திற்கு உதவும் ஏரிகள்

* 1039 கேள்வி.—திரு. முனு ஆதி (திரு. எஸ். முருகையன் சார்பாக) : கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

சைதை தொகுதியிலுள்ள மைனர் நீர்ப்பாசன, மேஜர் நீர்ப்பாசன ஏரிகள் எத்தனை?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : பெரிய நீர்ப்பாசன ஏரி—26. சிறிய நீர்ப்பாசன ஏரி—140.

* 1040 Q.—SRI M. KALYANASUNDARAM : Will the Hon. the Minister for Agriculture be pleased to state—

(a) the details of amounts allotted for each district for minor irrigation works during the Third Plan period;

(b) the total number of Revenue tanks and P.W.D. tanks in each district; and

(c) the steps taken to complete the programme of renovation of the tanks during the Third Plan period?

THE HON. SRI P. KAKKAN : A statement showing the particulars is placed on the Table of the House.

9-90
a.m.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : முன்னரவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத் திற்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கக்கூடிய தொகை 8 கோடி ரூபாய். இரண்டு வருஷம் அநேகமாகப் பூர்த்தியாகக்கூடிய நேரத்தில் இருக்கிறோம். இந்த வேலை துரிதமாக நடைபெறவில்லை. அதனால் தான் சமீபத்தில் கூட மழை பெய்தபோது புதுக்கோட்டைப் பகுதியில் ரோடுகள் எல்லாம் உடைத்துக் கொண்டது. அதுபற்றி கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கும் தெரியும் என்று நினைக்கிறேன். ஆகவே டி.ஸி.ஆர். யூனிட்டை இன்னும் அதிகப்படுத்தியாவது இவ் வேலையைத் துரிதமாக நடைபெறச் செய்ய அரசாங்கம் முன் வருமா?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : இந்த வருஷம் தான் அதிக மழை பெய்தது. அதனால் புதுக்கோட்டைப் பகுதி, மற்ற வறண்ட பகுதியில் உள்ள ஏரி குளங்கள் எல்லாம் நிரம்பி நன்றாக இருக்க

1st November 1962]

கிறது. அதற்காகச் சந்தோஷப்படுகிறேன். இந்த டி.ஸி.ஆர். திட்டத்தைப் பரிட்சார்த்தமாக எடுத்துக்கொண்டு வேலை செய்கிறோம். துரிதமாக இந்த வேலை நடைபெறுதற்குக் காரணம் போதுமான மிஷன் இல்லாததுதான்.

திரு. து. ப. அழகமுத்து : பல ஏரிகளுக்குத் தண்ணீர் வரத்துக் கால் பழுது பார்க்கப்படாது போய்விட்ட காரணத்தினால் நல்ல மழை பெய்தபோது கூட ஏரிகள் நிரம்பாது போய்விட்டன என்பது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா? அந்த வேலையைத் துரிதமாக எடுத்துக் கொண்டு செய்வார்களா?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : துரிதமாகச் செய்யவேண்டும் என்பது நான் நம் நோக்கம். அதற்காகத்தான் டி.ஸி.ஆர். திட்டம் போட்டு வேலை செய்கிறோம்.

திரு. ம. கமலநாதன் : அரசாங்கத்தில் இருந்து பஞ்சாயத்துக் களுக்கு மாற்றப்பட்ட மைனர் இரிகேஷன் திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்குப் போதுமான நிதி வசதி அந்தந்த பஞ்சாயத்து களுக்குக் கிடையாது. அதனால் அந்த வேலை சரிவரச் செய்யப்படவில்லை. ஆகவே பஞ்சாயத்துகளுக்கு அதிகத் தொகை ஒதுக்கியாவது அந்த வேலையை உடனடியாக எடுத்துக் கொண்டு செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் கொடுக்கிற எஸ்டிமேட்டுகளின் மீதுதான் பணம் கொடுக்கப்படுகிறது என்று நம்புகிறேன்.

திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார் : டி சில்ட் தேவை என்று அநேக ஜில்லாக்களில் இருந்து கோரிக்கைகள் வந்து கொண்டிருக்கின்றன. அப்படி இருக்கும்போது இன்று அந்த மிஷின்கள் எந்த எந்த இடத்தில் வேலை செய்துகொண்டிருக்கின்றன? பரவலாக எல்லா ஜில்லாக்களிலும் வைக்கப்பட்டிருக்கிறதா?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : முன்பு ஓரிடத்தில் வைத்து அங்கிருந்து வேலை செய்வது என்று ஏற்பாடு செய்திருந்தோம். இப்போது மூன்று இடங்களில் குறிப்பாகப் புதுக்கோட்டை, சாத்தூர், செங்கற்பட்டு போன்ற ஜில்லாக்களில் அந்த மிஷின்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. எந்த எந்த ஊரில் இப்படி மேடு அடித்திருக்கிறது என்று ரிப்போர்ட் அனுப்பினால் ஆட்களை வைத்தாவது அந்த வேலைகளைச் செய்யலாம்.

திரு. ஆர். வி. சாமிநாதன் : ஒரு மிஷின் இன்று என்ன விடையாகிறது? மொத்தம் எவ்வளவு மிஷின்கள் நம் கைவசத்தில் இருக்கின்றன? இன்னும் எவ்வளவு மிஷின்கள் வாங்க ஆர்டர் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : இது மிகவும் முக்கியமான கேள்வியானதால், தனிக் கேள்வியாகப் போட்டால் விவரம் சேகரித்துத் தருகிறேன்.

[1st November 1962]

செங்கற் சூளைகள் (விருத்தாசலம் தாலுகா)

* 1041 கேள்வி.—திரு. கி. நாராயணசாமிப் பிள்ளை : கனம் பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

விருத்தாசலம் தாலுகாவில் மணிமுத்தா நதியில் கரைகளுக்குப் பக்கத்தில் உள்ள நிலங்களில் நிலச் சொந்தக்காரர்கள் செங்கற் சூளைகள் போடாமல் இருக்க நமது அரசாங்கம் தடை விதிக்க உத்தேசமுண்டா?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : இல்லை, ஐயா.

காளிப்பட்டி கந்தசாமி தேவஸ்தானம்

* 1042 கேள்வி.—திரு. வெ. ரா. பெரியண்ணன் : கனம் நிதி அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டம் திருச்செங்கோடு வட்டத்தில் உள்ள காளிப்பட்டி கந்தசாமி தேவஸ்தானத்திற்கு நிர்வாக அதிகாரி நியமிக்கும் விஷயம் எந்த அளவில் உள்ளது?

(இ) 1962 ஜனவரி மாதத்தில் தைப் பூசம், பங்குனி உத்திரம் ஆகிய நாட்களில் உற்சவம் நடத்துவது சம்பந்தமாக எண்டொமெண்ட் டிபுடி கமிஷனர் தணிக்கை ரிப்போர்ட் மீது அரசாங்கம் எடுத்த நடவடிக்கை என்ன?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (அ) The appointment of an Executive Officer for the temple is under consideration of the Commissioner, Hindu Religious and Charitable Endowments (Administration) Department.

() The report of the Deputy Commissioner is under scrutiny of the Commissioner.

Palmgur Co-operative society (Marthandam)

* 1043 Q.—SRI R. PONNAPPA NADAR : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state the reasons for the winding up of the South Travancore Palm Gur Central Co-operative Society Limited, Marthandam ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : An enquiry was conducted on the working of the South Travancore Palmgur Central Co-operative Society, Ltd., Marthandam. The enquiry report revealed that the affairs of the Society were very unsatisfactory and that there were a number of irregularities committed by it. Orders were therefore issued for the winding up of the Society.

SRI R. PONNAPPA NADAR : Has the liquidation been completed so far?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : I have no such information.

1st November 1962]

Palmgur federation for Kanyakumari

*1044 Q.—SRI M. WILLIAM: Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state whether a Palm Gur Federation for the Kanyakumari district has been registered?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: The District Palm Jaggery Marketing Federation for the Kanyakumari district has been registered on 30th November 1961.

Isum rights

* 1045 Q.—SRI G. RAJARAM: Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state whether “ Isum rights ” of Village Munsifs are still in existence?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: No, Sir. Isum rights do not exist now consequent on the judgment of the Supreme Court of India holding the hereditary a principle of appointment of village officers as *ultra vires*.

திரு. கோ. ராஜாராம்: இசும் உரிமைகள் எடுக்கப்பட்டதால் வேறு என்ன தகுதி முறையில் உத்தியோகம் வழங்கப்படுகிறது? ஏற்கனவே இசும் உரிமைகள் பெற்றவர்களிடையே இந்தத் தகுதி இருந்திருந்தால் இந்தச் சலுகை கொடுக்கப்படுகிறதா?

கனம் திரு. வெ. ராமையா: இலையெல்லாம் நியமனம் செய்யப் படும்போது மற்றவர்களுக்கு என்ன என்ன விதிகள் பின்பற்றப் படுகின்றனவோ அந்த அந்த விதிகள், வசதிகள் எல்லாம் கொடுக்கப்படும்.

திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார்: பாம்பரை பாத்யதையை எடுத்துவிட்டதால் இப்போது எப்படி நியமனம் செய்யப் படுகிறது?

கனம் திரு. வெ. ராமையா: தகுதி பார்த்துத்தான் நியமனம் செய்யப்படுகிறது.

திரு. எ. ஆறுமுகம்: கிராம முன்சிப் வேலைகளுக்குப் பெண்கள் நியமிக்கப்படுவார்களா?

கனம் திரு. வெ. ராமையா: உத்தியோகத்திற்குத் தகுதியிருந் கவனிக்கப்படும்.

மறுதையாறு திட்டம்

* 1046 கேள்வி.—திரு. சா. ராமசாமி: கனம் பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) உடையார்பாளையம் வட்டத்தில் குணமங்கலம் அருகே மருதை ஆற்றில் அணைக் கட்டும் திட்டம் எந்த நிலையிலிருக்கிறது?

[1st November 1962]

(இ) மேற்படி திட்டத்திற்குக் கொள்ளிடத்திலிருந்து தண்ணீர் கொண்டுவரும் உத்தேசமுண்டா?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) The Marudayar Reservoir Scheme in Udayarpalayam taluk has been deferred for the present.

(b) Does not arise.

The Krishna-Pennar Project

* 1047 Q.—SRI V. SANKARAN : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state—

(a) the main outlines of the Krishna-Pennar Project and the benefits to accrue from the same to the Madras and Andhra States; and

(b) whether the Government have presented the needs of this State to the Gulhati Commission?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) The attention of the hon. Member is invited to the "Report of the Technical Committee for the optimum utilisation of the Krishna and the Godavari waters and connected papers" published by the Planning Commission, Government of India, in 1953, in which the details of the Krishna-Pennar Project are available. The report is kept in the library of the Legislature.

(b) Yes, Sir.

திரு. வை. சங்கரன் : நம்முடைய இந்தத் திட்டம் சம்பந்தமாக நம்முடைய தேவையை எவ்வாறு பூர்த்தி செய்வது என்பது தீர்மானிக்கப்பட்டுவிட்டதா? அதை நிறைவேற்ற மத்திய அரசாங்கம் என்ன என்ன உதவி அளிக்க வேண்டுமென்று வற்புறுத்தப்பட்டது? இதுவரையில் இதுசம்பந்தமாக என்ன என்ன முயற்சிகள் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : இதைப்பற்றி எந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் எவ்வாறு வலியுறுத்திச் சொல்லவேண்டுமோ அவ்வாறு வலியுறுத்திச் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறோம்.

The Parambikulam-Aliyar Project

* 1048 Q.—SRI V. SANKARAN : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state the detailed plan, particulars of and benets to accrue from the Parambikulam-Aliyar Project?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : The attention of the hon. Member is invited to the statement * placed on the Table of the House.

திரு. வை. சங்கரன் : அதனால் எந்த எந்த ஜில்லாக்களில், எந்த எந்த தாலுகாக்கள் பயன்படும்? அதில் வரக்கூடிய ரிட்டர்ன் எவ்வளவு சதவிகிதம் இருக்கும் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. வெ. ராமையா : மேஜையின் மீது வைக்கப்பட்டுள்ள ஸ்டேட்மெண்டைப் படித்தாலே தெரியும்.

1st November 1962]

விவசாயிகளைக் குடியேற்றாதல்

* 1049 கேள்வி.—திரு. நா. ப. செங்கோட்டுவேலு : கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

பாசன வசதி செய்து கொடுக்க முடியாத வறண்ட பகுதி களில் வாழும் விவசாயிகளைத் தண்ணீர் வசதியாயிருந்தும் விவசாயம் செய்ய ஆள் இல்லாமல் இருக்கும் பகுதிகளுக்குக் குடியேற்ற திட்டம் ஏதேனும் உண்டா?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : இல்லை, ஐயா.

ரசாயன உரங்கள்

* 1050 கேள்வி.—திரு. அ. கு. சப்பையா : கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சோடியம் சல்பேட்டை சல்பேட் உரம் என்று சொல்லி விற்கப்படுவது சர்க்காருக்குத் தெரியுமா?

(இ) அதைத் தடுக்க சர்க்கார் எடுத்துக்கொண்ட நடவடிக்கை என்ன?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : (அ) இதுவரை ஒரு புகாரும் வரவில்லை.

(இ) எழாது.

போலீசார் (சம்பள விகிதம்)

* 1051 கேள்வி.—திரு. அ. சாமிதாஸ் : கனம் நிதி அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) திருவிதாங்கூர்-கொச்சி ராஜ்யத்திலிருந்து சென்னை ராஜ்யத்திற்கு மாற்றப்பட்ட போலீசார் அனைவருக்கும் சென்னை ராஜ்ய போலீசாருக்குக் கொடுக்கப்படும் சம்பளமும் அலவன்சும் உத்தியோக உயர்வும் கொடுக்கப்பட்டுவிட்டதா?

(இ) அப்படிக்கொடுக்கப்படவில்லை என்றால் அதற்குரிய காரணமென்ன?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) Fixation of pay in the Madras scales has not yet been done. However, promotions are being ordered.

(b) The services of the Police personnel transferred from the former Travancore-Cochin State had to be first integrated with the services of this State before the question of fixation of their pay in Madras scales could be taken up. Orders for integration of services have been issued already. Action is being taken to fix the pay of the transferred personnel in Madras scales of pay. As regards promotion to higher categories, promotion is ordered in Kanyakumari district as is being done in all other districts.

[1st November 1962]

திரு. அ. சாமிதாஸ் : சார் 150 ரூபாய்க்குக் குறைவாகச் சம்பளம் வாங்கக்கூடியவர்களுக்கு வழங்கப்படுகிற அலவன்சுக்ஷட இன்னும் தங்களுக்குக் கொடுக்கப்படவில்லை யென்ற புதார் போலீஸ் ஊழியர்களிடமிருந்து வந்திருக்கிறதா ?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அவ்வாறு என்னிடம் தகவல் ஒன்றும் இல்லை.

Police outposts.

* 1052 Q.—SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state whether there is any proposal to open a police out-post in Thoppur village in Dharmapuri taluk?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : No, Sir.

* 1053 Q.—SRI R. VEERAPPA CHETTIAR : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to convert the Police Out-Post at Perambalai in Dharmapuri taluk into a regular police station; and

(b) if so, when?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) The proposal is under the consideration of the Inspector-General of Police.

(b) The proposal will be duly considered by Government after its receipt.

* 1054 Q.—SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to open a police out-post in Indur in Dharmapuri taluk; and

(b) if so, when?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

திரு. ரா. சு. வீரப்ப செட்டியார் : இந்தூரில் ஒரு போலீஸ் அவுட்-போஸ்ட் இருக்க வேண்டியது அவசியமா என்பதை அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்ததா? அப்படியில்லை யென்றால், பரிசீலனை செய்து ஆவன செய்ய முடியுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இம்மாதிரி கோரிக்கை வரும் போது யோசனை கூறப்படும்போது, இதைப் பரிசீலனை செய்து, அவசியமா என்று பார்த்துத்தான் முடிவு செய்யப்படுகிறது. சில இடங்களில் அவுட்-போஸ்ட் வைக்கப்படுகிறது; சில இடங்களில் புதிய போலீஸ் ஸ்டேஷன் வைக்கப்படுகிறது. சில இடங்களில் இது அவசியம் இல்லை என்றும் முடிவு செய்யப்படுகிறது.

1st November 1962]

வெற்றிலை விவசாய மாதிரிப் பண்ணை

* 1055 கேள்வி.—**திரு. சி. வே. வேலப்பன் :** கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டத்தில் பொத்தனூரில் வெற்றிலை விவசாய மாதிரிப் பண்ணை அமைக்கப்பட்டதின் நோக்கமென்ன?

(இ) அந்த நோக்கம் எவ்வளவு தூரம் நிறைவேறியிருக்கிறது?

(உ) இதுவரை அதற்கு எவ்வளவு செலவாகியிருக்கிறது?

THE HON. SRI P. KAKKAN : (அ) to (உ) A paper^a is placed on the table of the House.

பனைநார் பிரஷ் உற்பத்தி சாலை

* 1056 கேள்வி.—**திரு. கரு. சீமைச்சாமி :** கனம் நிதி அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) கிழக்கு இராமநாதபுரத்தில் பனைநார் பிரஷ் உற்பத்தி சாலை அமைக்கும் உத்தேசமுண்டா?

(இ) அப்படியானால், எப்போது, எங்கே ஆரம்பிக்கப்படும்?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : (அ) கிழக்கு இராமநாதபுரத்தில் பனைநார் பிரஷ் (Brush) உற்பத்தி சாலை அமைக்கும் உத்தேசம் தற்போது இல்லை.

(இ) இக் கேள்வி எழவில்லை.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : பனை நாரிலிருந்து ப்ரஷ் செய்வதை அரசாங்கம் ஒப்புக்கொள்கிறதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : ஒப்புக்கொள்கிறது. கன்யாகுமரி மாவட்டத்தில் இம்மாதிரி பல யூனிட்கள் இருக்கின்றன. ஆனால், இது எந்த அளவுக்குத் தேவைப்படுகிறது என்று கணக்கிட்டதில், இது ஒரு அளவாகத்தான் இருக்கிறது. இப்பொழுது இதை அதிகப்படுத்துவதாக அரசாங்கத்திற்கு உத்தேசம் இல்லை.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : கிழக்கு இராமநாதபுரத்தில் பனை மரங்கள் அதிகமாக இருக்கிறபடியால் அங்கே பனைநார் பிரஷ் உற்பத்தி செய்கிற தொழிற்சாலை யொன்றை ஏற்படுத்துவதற்கு அரசாங்கம் முன்வருமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : நான் முன்பு கூறியதுபோல், எவ்வளவு தேவை இருக்கிறதோ அந்த அளவுக்கு இந்தத் தொழிற்சாலை வைக்கலாம். இப்பொழுதிருக்கிற தொழிற்சாலைகள் தேவைக்கு போதுமானதாக இருக்கின்றன. மேலும் தேவைப்பட்டால்தான் கிழக்கு இராமநாதபுரத்தில் இம்மாதிரி ஒரு தொழிற்சாலை வைப்பதைப்பற்றி யோசிக்கப்படும்.

[1st November 1962

Goods transport service

* 1057 Q.—SRI M. KALYANASUNDARAM: Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to start goods transport service by the Government Transport Department; and

(b) if so, the details thereof?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: ஸார் ஆபரேட்டர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்த நேரத்தில் அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்களே, அது அவர்களைப் பயமுறுத்துவதற்காக மட்டுந்தானா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: வேலை நிறுத்தத்தை அவர்கள் தொடர்ந்து நடத்தியிருந்தால், ஸார் சர்வீசைக்கூட அரசாங்கம் எடுத்து நடத்துவதற்கு முன்வந்திருக்கும். வேலை நிறுத்தம் தொடர்ந்து நடக்கவில்லை. அதனால் கைவிட்டாகி விட்டது.

பஞ்சாயத்து நிர்வாகம்

* 1058 கேள்வி.—திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி: கனம் முதல் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) பஞ்சாயத்து தலைவர்களின் பேரில் அடிக்கடி நம்பிக்கை இல்லாத தீர்மானம் அதிக அளவில் மாநிலத்தில் கொண்டுவரப்படுவது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா?

(இ) பஞ்சாயத்து நிர்வாகம் சீரான முறையில் நடைபெறும் பொருட்டு தலைவர் தேர்தல்-பதவி இழத்தல் முறைகள் ஏதாகிலும் சட்ட மாறுதல் செய்ய அரசாங்கத்திற்கு உத்தேசமுண்டா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: (அ) 1962-ம் வருடம் ஜூன் மாதம் முடிய 190 பஞ்சாயத்துத் தலைவர்கள் பேரில் நம்பிக்கை இல்லாத தீர்மானம் கொண்டு வரப்பட்டது. அவற்றில் 80 தலைவர்கள் நீக்கப்பட்டுள்ளனர்.

(இ) இல்லை, ஐயா.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி: 'பஞ்சாயத்துப் பிரசிடென்ட்களை நேரடியாகத் தேர்ந்தெடுப்பதற்காகச் சட்டங்கள் இயற்ற அரசாங்கம் சம்மதிக்கிறது' என்று திருச்சியிலே முதல் அமைச்சர் அவர்கள் பேசியுள்ளார்களா? அப்படிப் பேசியிருந்தால், அதற்கான சட்டங்கள் எப்பொழுது கொண்டுவரப்படும்?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: எனக்குத் தெரிந்தவரை, முதல் அமைச்சர் அவர்கள், இந்தச் சட்டத்தை மாற்றப் போவதாகக் கூறவில்லை.

[1st November 1962]

திரு. ம. கமலநாதன் : பதவியிலிருந்து நீக்கப்பட்ட ஸ்தல ஸ்தாபனத் தலைவர் கவுன்சில் மெம்பராக இருக்க அனுமதிக்கப் படுகிறாரா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இப்பொழுது அந்தச் சட்டத்தின் குறைபாடு இருப்பதைக் கண்டு, அது திருத்தப்பட்டு வருகிறது.

திரு. ம. கமலநாதன் : தெளிவான உத்தரவு பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கு அனுப்பப்பட்டால், அவர்களுக்கு வழிகாட்டியாக இருக்கும் அல்லவா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இதை அரசாங்கம் கவனித்து வருகிறது.

ஓய்வு பெற்ற அரசாங்க ஊழியர்கள்

* 1059 கேள்வி.—**திரு. முனு ஆதி** }
திரு. பி. நடராஜன் : } கனம் நிதி அமைச்சர்

தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) தற்போதைய விலைவாசிகளின் உயர்வு காரணத்தை முன்னிட்டு ஓய்வுபெற்ற தமிழ்நாடு அரசாங்க ஊழியர்களின் பென்ஷனை அதிகப்படுத்தவோ அவர்களுக்கு இலவச வைத்திய வசதி, குழந்தைகளின் கல்விக்கான சலுகை ஆகியவை அளிக்கவோ உத்தேசமுண்டா?

(இ) இதுபற்றிய மத்திய அரசாங்கத்தின் ஆலோசனை ஏதும் வந்துள்ளதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : (அ) & (இ) இல்லை ஐயா.

பஞ்சாயத்துத் தேர்தல்கள்

* 1060 கேள்வி.—**திரு. கி. இரா. சம்பந்தம் :** கனம் முதல் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) பஞ்சாயத்துத் தேர்தல்களை எப்போது நடத்த உத்தேசம்?

(இ) எந்த முறையில் தேர்தல் நடத்த உத்தேசம்? மார்க்கிங் முறையா அல்லது கைதுக்கும் முறையா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) The attention of the hon. Member is invited to the answer to Legislative Assembly Question No. 431 on the same subject on 19th July 1962.

(b) Election to panchayats is conducted by the secret ballot system. The question whether it should be by marking system or ordinary system of secret ballot, has not yet been decided.

* 1061 Q.—**SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR :** Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to change the present system of election of Presidents of Panchayats, into direct election by voters ; and

[1st November 1962]

(b) if so, the details thereof?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Flood control

* 1062 Q.—SRI V. SANKARAN : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state whether there is any proposal for putting up revetments on both the banks of the Vaigai, in its course through Madurai City?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Proposals to provide flood banks and protective works including revetments for both the banks of the Vaigai river within the Madurai Municipal limits have been sanctioned by the Government. The estimated cost of the proposals is Rs. 15 lakhs. The Madurai Municipality has agreed to bear 50 per cent of the cost of the work. The Scheme will be taken up soon for execution under the Third Five Year Plan.

திரு. வை. சங்கரன் : முனிசிபாலிடி காண்ட்ரிப்யூஷன் கொடுப்பதில் ஏதாவது கால தாமதம் ஏற்பட்டால் கூட, இந்தத் திட்டம் விரைவில் நிறைவேற்றப்படுவதற்குச் சர்க்கார் என்ன நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளும்?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : The Madurai Municipal Council has agreed to bear 50 per cent of the cost.

SRI R. V. SWAMINATHAN : What is the extent of the area that will be covered?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : It covers more or less the area within the Municipal limits.

திருமதி ஏ. எஸ். பொன்னம்மாள் : மழை அதிகமாகப் பெய்து வெள்ளம் வரும்போது மதுரை நகரத்திற்குள்ளே மட்டும் பாதுகாப்பு நடவடிக்கை எடுத்தால் போதாது. வைகை நதியில் வெள்ளம் வரும்போது சோழவந்தானிலுள்ள சில ஏரிகளில் கூட தண்ணீர் அதிகமாக வந்துவிடுகிறது. ஆகவே, அப்பேர்ப்பட்ட பாதிக்கப்படக்கூடிய இடங்களிலும் கூட இந்தத் திட்டத்தை விஸ்தரிக்க அரசாங்கம் முன்வருமா?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : எந்தெந்த இடங்களில் பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டுமோ அவைகளைப் பற்றிய விவரத்தை இன்ஜினீர்கள் அல்லது சட்டசபை அங்கத்தினர்கள் அரசாங்கத்தினுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவந்தால், அதைப் பரிசீலனை செய்து பாதுகாப்புக் கொடுக்க திட்டங்கள் உருவாக்க முடியும்.

திருமதி பி. கே. ஆர். லக்ஷ்மிகாந்தம் : மதுரை முனிசிபல் லிமிட்டில் எவ்வளவு தூரம் பாதுகாப்பு நடவடிக்கை எடுப்பது என்று கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறதா?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : அந்த விவரம் இப்பொழுது என்னிடம் இல்லை.

1st November 1962]

* 1063 Q.—SRI M. KALYANASUNDARAM : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to lay on the table of the House a list of schemes proposed to be undertaken during 1962-63 and 1963-64, for the control of floods in the Cauvery?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : The report of the Special Officer who was appointed to investigate "long term measures to mitigate future floods in the Cauvery" is being examined by the Chief Engineer (Irrigation). The Flood Control Schemes to be undertaken will be decided by the Government after the recommendations of the Chief Engineer (Irrigation) are received and considered by the Government.

அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்து (பஸ் மார்க்கங்கள்)

* 1064 கேள்வி.—திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சென்னையிலிருந்து பட்டுகோட்டைக்கு மாயூரம் வழியாக சர்க்கார் பஸ் விட உத்தேசமுண்டா?

(இ) அப்படியானால், எப்போது துவங்கப்படும்?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (அ) No, Sir.

(இ) Does not arise.

* 1065 கேள்வி.—திரு. முனு ஆதி : கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

அடையாற்றிலிருந்து, திருவான்மியூர் வழியாக திருப்போளூர் வரை செல்லும் மார்க்கத்தில், தற்போது தனியார் துறையில் இருக்கும் பஸ் போக்குவரத்தை தேசியமாக்கும் உத்தேசமுண்டா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இல்லை, ஐயா.

* 1066 கேள்வி.—திரு முனு ஆதி : கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

சென்னையிலிருந்து தாம்பரம் வரை, பல்லாவரம் வழியாகவும் வேளச்சேரி-மாடம்பாக்கம் வழியாகவும் அரசாங்க பஸ்கள் விடும் உத்தேசமுண்டா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இல்லை, ஐயா.

Tamil language test

* 1067 Q.—SRI M. WILLIAM : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state whether the Government intend conducting Tamil test for the Malayalam Secondary School-Leaving Certificate passed students so as to enable them to secure Government jobs without language difficulty and also to enable them to get admission in Tamil training schools for teachers?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : No, Sir.

[1st November 1962]

SRI M. WILLIAM : In view of the fact that a large number of students have passed in the Malayalam medium in the S.S.L.C. Public Examination and also in view of the fact that they are not absorbed in Government Departments for want of adequate knowledge in Tamil, is it not better to give them a chance to appear for Tamil Examination and get themselves qualified to get suitable jobs in Government service?

கனம் திரு எம். பக்தவத்சலம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, உத்தியோக விஷயத்தில் இரண்டு இருக்கின்றன. சாதாரண உத்தியோகம் என்பது ஒன்று. ஆசிரியர் உத்தியோகம் என்பது இரண்டாவது. சாதாரண உத்தியோகங்களைப் பொறுத்த வரையில், சிறுபான்மையினருக்குப் போதிய பாதுகாப்பு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. தமிழைத் தாய் மொழியாகக் கொள்ளாத வர்களும் பரிட்சை எழுதலாம். தமிழைத் தாய்மொழியாகக் கொள்ளாது, மலையாளம் தெரிந்தவர்களுக்கு இதில் தடை கிடையாது. டெஸ்டில் அவர்கள் தேறிவிட்டால் போதும்; உத்தியோகத்திற்கு அவர்கள் அருகதை உள்ளவர்களாவார்கள். ஆனால், ஆசிரியர் உத்தியோகத்தைப் பொறுத்த மட்டில், மலையாளம் சொல்லிக் கொடுக்க வேண்டிய ஆசிரியராயிருந்தால், அவர்களுக்குத் தமிழ் வேண்டியதில்லை. மலையாளத்தைத் தாய்மொழியாகக் கொண்டவர்கள் தமிழில் பாடம் சொல்லிக் கொடுக்கக்கூடிய ஆசிரியராக வேண்டுமென்றால், இப்பொழுதுள்ள தமிழ் ஆசிரியர்கள் போதாமலிருந்தால்தான், இந்த டெஸ்ட் அவர்களுக்கு வைக்கவேண்டும். அப்பேர்ப்பட்ட நிலை இப்பொழுது இல்லை. தமிழ் தெரிந்த ஆசிரியர்கள் வேண்டிய அளவு இருக்கிறார்கள். ஆகவே, மலையாளம் படித்தவர்களுக்குத் தமிழில் தனியாக ஒரு டெஸ்ட் வைக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை.

அரசாங்க பஸ்கள் (மாணவர்கள் சுற்றுப்பயணம்)

* 1068 கேள்வி.—**திரு முனு ஆதி :** கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) 1960-61-ல் எத்தனை பள்ளிகள் எவ்வளவு நாட்களுக்கு அரசாங்க பஸ்களை தங்கள் பள்ளி மாணவர்களின் சுற்றுப் பயணத்திற்காக கேட்டுப் பெற்றன?

(இ) இதனால் அரசாங்கத்திற்குக் கிடைத்த தொகை எவ்வளவு?

கனம் திரு ஆர். வெங்கட்டராமன் : (அ) 1960-61-ல் 59 பள்ளிகள் ஒன்று முதல் ஆறு நாட்கள் வரை அரசாங்க பஸ்களை தங்கள் பள்ளி மாணவர்களின் சுற்றுப் பயணத்திற்காக கேட்டுப் பெற்றன.

(இ) ரூபாய் 17,010,62.

திரு இராம அரசங்கண்ணல் : பழைய பஸ்களை விற்கும்போது அவைகளைக் குறைந்த விலைக்குக் கல்வி நிலையங்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய சலுகை அளிக்கப்படுமா?

1st November 1962]

கனம் திரு ஆர். வெங்கட்டராமன் : அதுபற்றியும் ஒருமுறை ஆலோசனை செய்தோம். அதிலே எந்த எந்தப் பள்ளிக்கூடங்களுக்குக் கொடுப்பது என்ற பிரச்சனை வருகிறது. ஆனால், பஸ்களை ஏலம் போடும்போது பள்ளிக்கூடங்களும் அவைகளை எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்று முடிவு செய்துவிட்டோம். குறைந்த விலைக்குத்தான் அவை ஏலத்தில் போய்க் கொண்டிருக்கின்றன.

Stadium for Madurai City

* 1069 Q.—**SRI V. SANKARAN :** } Will the Hon. the
SRI K. CHEEMAICHAMY : }
 Minister for Works be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to build a stadium in Madurai City; and

(b) if so, the details thereof?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) & (b) Yes Sir. The matter is under the consideration of the Government.

திரு வை. சங்கரன் : இதற்கு எந்த இடம் தேர்ந்தெடுக்கப்படுவதாக இருக்கிறது? எப்பொழுது அந்த வேலை ஆரம்பிக்கப்படும்?

(பதில் இல்லை)

Thrishvegam inams (Salem district)

* 1070 Q.—**SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR :** Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state—

(a) the number of Thrishvegam inams in Dharmapuri taluk Salem district; and

(b) whether these inams will also be taken over by paying compensation?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) All the nine Thrishvegam inam villages of Dharmapuri taluk have already been taken over under the Madras Estates (Abolition and Conversion into Ryotwari) Act, 1948, and ryotwari settlement has been introduced in them. There are, therefore, no Thrishvegam Inams in Dharmapuri taluk now.

(b) Does not arise.

Old Age Pension

* 1070 Q.—**SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI :** Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) the number of applications received for Old Age Pension from the City of Madras;

(b) the number granted;

[1st November 1962]

(c) the number rejected and the reasons therefor;

(d) whether there is any special staff to deal with the applications; and

(e) whether any Government pensioners have also been granted old age pension?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) Five thousand nine hundred and eighty-four applications as on 31st August 1962.

(b) Eight hundred and forty-eight.

(c) Three thousand eight hundred and twenty-one. The main reason for rejection of these applications is that the applicants do not satisfy the conditions laid down under the rules to be treated as destitutes for the grant of old age pension.

(d) Yes, Sir.

(e) No, Sir.

மேட்டூர் அலுமினியத் தொழிற்சாலை

* 1070-பி கேள்வி.—திரு. எஸ். ஆறுமுகம் : கனம் கைத் தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டம் மேட்டூரில் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கும் அலுமினியத் தொழிற்சாலையை சர்க்கார் நடத்துகிறதா?

(இ) இல்லையென்றால், யார் உதவியுடன் ஆரம்பிக்கப்பட்டிருக்கிறது?

(உ) நம் சர்க்கார் எவ்வளவு தொகை கடன் கொடுத்திருக்கிறது?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : (அ) to (உ) மேட்டூரில் அலுமினியத் தொழிற்சாலை தனியார் துறையிலுள்ள ஒரு கம்பெனியால் இத்தாலிய நிபுணரின் உதவியுடன் நிறுவப்படுகிறது. இத் தொழிலுக்கு நமது சர்க்கார் கடன் ஏதும் தரவில்லை. மதராஸ் இண்டஸ்ட்ரியல் இன்வெஸ்ட்மென்ட் கார்ப்பரேஷன் இக் கம்பெனிக்கு ரூ. 1,50,00,000 மூலதனமாக வழங்கியுள்ளது.

தொழிற்பேட்டை (சிவகங்கை)

* 1070-சி கேள்வி.—திரு. கரு. சீமைச்சாமி : கனம் கைத் தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சிவகங்கையில் தொழிற்பேட்டை ஏற்படுத்த அரசாங்கத்திற்கு உத்தேசமுண்டா?

1st November 1962]

(இ) அப்படியானால், எப்போது துவக்கப்படும்?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : (அ) இல்லை, ஐயா.

(இ) இந்தக் கேள்வி எழவில்லை.

திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார் : இன்டஸ்ட்ரியல் எஸ்டேட்டுக்குப் பதிலாக ஸ்மால் சர்வீஸ் யூனிட் மாநில ரீதியில் ஆங்காங்கு செயல்பட திட்டங்கள் இருக்கின்றனவா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அந்தவிதமான திட்டத்தை சர்க்கார் இப்பொழுது நடைமுறையில் செய்து கொண்டு வருகிறது. எந்த இடங்களுக்குத் தேவை என்று தனியாக எழுதி அனுப்பினால் சர்க்கார் பரிசீலனை செய்யும்.

பாசனக் கிணறுகள் (கடன் உதவி)

* 1070-டி. கேள்வி.—திரு. டி. சுதம்பவன் சுந்தரம் : கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

மூன்று ஏக்கருக்குக் குறையாமல் நஞ்சையோ புஞ்சையோ வைத்திருக்கும் ஹிந்து ஹரிஜனங்களுக்குப் பஞ்சாயத்து யூனியன் மூலம் கொடுக்கப்படும். ரூ. 1,500, கிணற்று மானியம் கிருத்துவ ஹரிஜனங்களுக்கும் கொடுக்க உத்தேசமுண்டா?

THE HON. SRI P. KAKKAN : The scheme undertaken by the Harijan Welfare Department is confined to Hindu Harijans only. But there is another scheme of granting subsidy-cum-loan to agriculturists for sinking irrigation wells undertaken by the Agriculture Department which can be availed of by all Communities.

Maruvoor Konam Waste Water Channel (Breach)

* 1070-E. Q.—SRI A. KUNJAN NADAR : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state—

(a) whether the Government are aware of the havoc done to agriculturists by the breach in the Maruvoor Konam Waste Water Channel that branches T. Code Channel at six miles six furlongs in Kothanallor Panchayat in Kanyakumari district;

(b) when did the breach occur; and

(c) the steps taken for closing the breach?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) & (b) It is understood that the breach had occurred in the year 1952, i.e., prior to the merger of the Kanyakumari District with Madras State. The action taken by the Kerala Government is not known.

(c) Necessary plans and estimates for closing the breach and for the restoration of the old course have been prepared and approved and the work is in progress.

[1st November 1962

River Water Disputes (Tribunal)

* 1070-F Q.—SRI S. MADHAVAN : Will the Minister for Works be pleased to state—

(a) whether the Mysore Government have sent a copy of the memorandum sent to the Central Government in regard to the constitution of a Tribunal to settle the River Water disputes; and

(b) if so, the action taken thereon?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) No, Sir. This Government have no information in this regard.

(b) Does not arise.

திரு. எஸ். மாதவன் : இதுபோன்ற நடுவர் மன்றங்களை அமைத்து ரிவர் டிஸ்ப்யூட்ஸ்—ஐ தீர்த்துக் கொள்வதுபற்றி நமது அரசாங்கத்தின் கருத்தைத் தெரிவிப்பார்களா?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : இதுபோன்று ஆலோசனை சொல்வதற்கு இப்பொழுது ஏதும் சந்தர்ப்பம் ஏற்படவில்லை.

மருத நதியின் குறுக்கே அணை

* 1070-ஜி. கேள்வி.—திரு. வ. ச. சொ. மணி : கனம் பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

1957-ல் பரிசீலிக்கப்பட்டு கைவிடப்பட்ட மதுரை மாவட்டம், திண்டுக்கல் வட்டம், அய்யன்பாளையம் மலையடிவாரத்திலிருந்து வரும் மருதநதியின் தண்ணீரை அணைகட்டி தேக்கி பாசன வசதி செய்யும் திட்டம் எந்த நிலையிலுள்ளது?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : The proposal referred to was considered in 1959 and dropped, as it was found to be not feasible for the reason that it would affect the irrigation under the Vaigai Lower down and that it would stoutly be opposed by the Vaigai ryots. The proposal has not been revived since for further consideration.

Well for Harijans (Veppaludai)

* 1070-H Q.—SRI RAMA ARANGANNAL (on behalf) of SRI K. A. MATHIALAGAN) : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state—

(a) whether a petition from the Adi Dravida Aykya Sangam, Veppaludai, Kovilpatti taluk has been received by the District Collector, Tirunelveli, regarding the encroachment of a poromboke well which was exclusively used by the Harijans for drinking and bathing purposes; and

(b) the action taken thereon?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) Yes, Sir.

1st November 1962]

(b) As the well in R.S. No. 315/1 of Kovilpatti taluk in Tirunelveli district referred to in the petition lies within the patta limits of a private individual no action could be taken by the Collector on the petition. A new well has, however, been sunk in R.S. No. 314/2 exclusively for the use of the Harijans.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : புதிய கிணறு கட்டுவதைக் காட்டிலும் பட்டாவில் ஏற்கனவே கிணறு கட்டிவிட்ட காரணத்தினால் அந்தப் பகுதியை ஆர்ஜிதம் செய்துவிட்டால் இந்தப் புதிய கிணறு கட்ட வேண்டிய அவசியமில்லை என்பதை அரசாங்கம் உணருமா?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : புதிய கிணறு அமைத்தாகி விட்டது.

பம்மல் செட்டில்மெண்ட் பகுதி (சைதாப்பேட்டை வட்டம்)

* 1070-ஐ கேள்வி.—திரு. முனு ஆதி : கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

சைதாப்பேட்டை தாலுக்காவிலுள்ள பம்மல் செட்டில்மெண்ட் பகுதியிலுள்ள வீடுகளை நல்ல காற்றோட்டமுள்ள குடியிருப்புக் காலனியாக மாற்றும் உத்தேசமுண்டா?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : உண்டு.

நதிகளை இணைக்கும் திட்டம்

* 1070-ஜே. கேள்வி.—திரு. க. ர. நல்லசிவம் : கனம் பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்கு பதிலளிப்பாரா—

(அ) தேசம் பூராவமுள்ள முக்கிய நதிகளை இணைக்கும் திட்டமேதும் நடத்த தேசிய ஒருமைப்பாடு கமிட்டிக் கூட்டத்தில் விவாதிக்கப்பட்டதா?

(இ) விவரமென்ன?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Railway Line (Tirunelveli-Kanyakumari)

* 1070-K. Q.—SRI R. PONNAPPA NADAR : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state whether the State Government have recommended the Tirunelveli-Kanyakumari Railway link Scheme to the Centre?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Yes, Sir.

SRI R. PONNAPPA NADAR : Will the Government take it up during this Plan period?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : We have recommended that this be included during the Third Plan period.

[1st November 1962]

தனிப்பட்டவர்களின் நிலங்கள் (ஏலத்திற்கு விடுதல்)

* 1070-எல் கேள்வி.—திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : கனம் பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்கு பதிலளிப்பாரா—

ராமநாதபுரம் ஜில்லாவில் வரிகட்டவில்லை என்பதற்காக நிலத்தை ஏலம் போடப்பட்டு ஒரு ஏக்கர் ஒரு அணுவுக்கு சர்க்கார் சிப்பந்திகளே ஏலத்தில் எடுத்தது உண்மையா? விவரமென்ன?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : இல்லை, ஐயா. எழுவில்லை.

Harijan Colonies (Dharmapuri Constituency)

* 1070-M Q.—SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR : Will the Hon. the Minister for Agriculture be pleased to state—

(a) the number of Harijan colonies proposed for Dharmapuri Constituency in the year 1961-62;

(b) the number completed;

(c) number of Harijan colonies proposed to be taken up in the year 1962-63 in the Dharmapuri Constituency; and

(d) the names of such places?

THE HON. SRI P. KAKKAN : (a) to (d) No Harijan colony was taken up for construction in Dharmapuri taluk in the year 1961-62. It is not also proposed to construct a Harijan colony in that taluk in the year 1962-63. But during 1960-61, 36 colonies were taken up in that taluk.

ஆற்று நீர் இறைக்கும் திட்டம்

* 1070-என். கேள்வி.—திரு. க. ர. நல்லசிவம் : கனம் பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

திருச்சி மாவட்டம் கரூர் தாலுகாவில் காவிரியிலிருந்து பம்ப் செட் மூலம் தண்ணீர் இறைத்துக்கொள்ள 1962-ல் எத்தனை ஏக்கருக்கு அனுமதி கொடுக்கப்பட்டது?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : பதினாறு ஏக்கர்கள்.

திரு. க. ர. நல்லசிவம் : இது, தனிப்பட்டமுறையில் உள்ளவர் களுக்கு கொடுக்கப்பட்டதா அல்லது கூட்டுறவு சங்கங்கள் என்ற அடிப்படையில் கொடுக்கப்பட்டதா?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : அந்த விவரம் என்னிடம் இப்பொழுது இல்லை.

* 1070-ஓ. கேள்வி.—திரு. க. ர. நல்லசிவம் : கனம் பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்வி களுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சேலம் மாவட்டம் நாமக்கல், திருச்செங்கோடு, ஆகிய தாலுக்காக்களில் காவிரியிலுள்ள பம்ப் செட்டுக்கள் எத்தனை?

1st November 1962]

(இ) 1961-ல் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள பம்ப் செட்டுக்கள் எத்தனை?

(உ) வருடத்தில் எத்தனை மாதங்களுக்குத் தண்ணீர் இறைக்க அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : (அ) 47, 50.

(இ) ஒன்றுமில்லை.

(உ) வருடத்தில் சாதாரணமாக ஆகஸ்டு முதல் டிசம்பர் வரை தண்ணீர் இறைக்க அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. சு. ர. நல்லசிவம் : பெர்மிட் இன்னும் கொடுக்காமல் இருக்கக்கூடிய பம்ப் செட்ஸைக் காலது பெர்மிட் கொடுக்க உத்தேசமுண்டா?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : இதையெல்லாம் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகள் பரிசீலனை செய்துகொண்டுதான் இருக்கிறார்கள்.

சர்க்காக்கள்

* 1070-பி கேள்வி.—திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : கனம் கைத் தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சர்க்கார் தச்சுப்பட்டரையில் 1960-ம் வருடம் எத்தனை சர்க்காக்கள் செய்யப்பட்டன?

(இ) எத்தனை சர்க்காக்கள் விற்காமல் பட்டரையில் கிடக்கின்றன?

(உ) அவை விற்கவில்லையென்றால் காரணம் என்ன?

(எ) இதனால் எவ்வளவு ரூபாய் நஷ்டமேற்பட்டது?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : (அ) 1409 (ஆயிரத்து நானூற்று ஒன்பது).

(இ) இந்த சர்க்காக்கள் எல்லாம் விற்கப்பட்டுவிட்டன.

(உ) இந்தக் கேள்வி எழவில்லை.

(எ) சர்க்காக்கள் விற்பனையில் 1,746 ரூபாய் 66 நயா பைசா நஷ்டம் ஏற்பட்டது.

கூட்டுறவு நிலச்சங்கம் (வடுகப்பட்டி கிராமம்)

* 1070-க்யூ கேள்வி.—திரு. க. ர. நல்லசிவம் : கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) ஈரோடு வட்டம் வடுகப்பட்டி கிராமத்தில் சர்க்காருக்குச் சொந்தமான புறம்போக்கு நிலத்தில் விவசாயிகள் கூட்டுறவு சங்கம் ஏற்படுத்தும் உத்தேசமுண்டா?

[1st November 1962]

(இ) இதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது?

(உ) இச்சங்கம் எப்போது செயல்படும்?

THE HON. SRI P. KAKKAN : (a) Yes, Sir.

(b) & (c) The Government have sanctioned payment of a subsidy of Rs. 62,650 and loan of Rs. 25,450 to the proposed Land Colonisation Society for Harijans at Vadugapatti village. The Registrar of Co-operative Societies has instructed the Deputy Registrar of Co-operative Societies, Erode, to register the Society and to move the Collector of Coimbatore for early assignment of the lands in favour of the Society. The Society will start functioning, soon after the members are enlisted and the lands are sub-divided and parcelled out among them at the rate of 5 acres each by the Revenue staff.

திரு. க. ர. நல்லசிவம் : இப்பொழுது சாகுபடி செய்து கொண்டிருக்கக்கூடிய விவசாயிகளில் இன்னும் பட்டா பெறாமல் சாகுபடி செய்துகொண்டிருக்கக்கூடியவர்கள் சுமார் நூறு பேர்கள் இருக்கிறார்கள். ஐந்து ஏக்கர் என்று கொடுக்கும்போது 60 பேர்களுக்குத்தான் வருகிறது. ஆகவே, எல்லோருக்கும் கொடுக்கக்கூடிய அடிப்படையில் தலைக்கு மூன்று ஏக்கர் வீதம், அந்தக்கூட்டுறவு சங்கத்தில் விவசாயம் செய்து கொண்டிருக்கக்கூடிய அத்தனை பேர்களுக்கும் கிடைக்கும்படி செய்ய அரசாங்கம் சிபார்சு செய்யுமா?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : ஏற்கனவே 30 பேர்கள் அங்கு அந் நிலத்தில் சாகுபடி செய்து கொண்டு வருகிறார்கள். இப்பொழுது 30 பேர்களையும்கூடச் சேர்த்து 60 பேர்களென்று அமைக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. ஏற்கனவே முடிவு செய்து விட்டார்கள். இனி ஒன்றும் செய்வதற்கில்லை.

திருமேனி ஏரி (மன்னார்குடி தாலுக்கா)

* 1070-ஆர் கேள்வி.—திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : கனம் பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) மன்னார்குடி தாலுகா திருமேனி ஏரியை சாகுபடி செய்வதற்கு குத்தகைக்கு விடப்பட்டிருக்கிறதா?

(இ) அந்தக் குத்தகைக்காரர் எந்த நாட்டைச் சேர்ந்தவர், எவ்வளவு நிலம் எத்தனை காலத்திற்கு விடப்பட்டிருக்கிறது?

(உ) உள்நாள் விவசாயிகளும் குத்தகைக்குக் கேட்டார்களா?

(எ) அப்படியானால், ஏன் அவர்களுக்கு குத்தகைக்குக் கொடுக்கவில்லை?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : (அ) ஆம்.

1st November 1962]

(இ) குத்தகைக்காரர்கள் கேரள நாட்டைச் சேர்ந்தவர்கள். சிறப்பான நெல் ரகம் ஒன்றைப் பரிட்சார்த்தமாய் பயிரிட்டுப் பார்ப்பதற்காக, ஏரியின் நீர்ப்பிடிப்புப் பகுதியில் சுமார் 240 ஏக்கர் நிலங்கள் மூன்று ஆண்டு காலத்திற்கு, குத்தகைக்கு விடப்பட்டுள்ளன.

(உ) உள்ளூர் விவசாயிகள் யாரும் அச்சமயம் குத்தகைக்குக் கேட்கவில்லை.

(எ) இக் கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : ஸார், இந்த குத்தகைக் காலம் முடிவு அடைந்த பிறகு, உள்ளூர்க்காரர்கள் கூட்டுறவு சங்கத்தின் மூலம் சாகுபடி செய்வதற்குக் கேட்டால், அவர்களுக்குக் கொடுக்க அரசாங்கம் ஆலோசனை செய்யுமா?

10-00
a.m.

கனம் திரு. வெ. ராமையா : அந்த குத்தகைக் காலம் முடியும் வரைக்கும் காத்திருக்க வேண்டாம். இப்பொழுதே அந்த வட்டாரத்தில் இன்னும் நிலங்கள் இருக்கிறது. குத்தகைக்கு விட வேண்டுமென்று அந்த வட்டாரத்து விவசாயிகள் கேட்டிருக்கிறார்கள். அது இப்போது அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

MR. SPEAKER : I think the House has no objection to taking about half an hour more to dispose of the remaining questions.

சர்க்கார் துரித பஸ்கள்

* 1070-எஸ் கேள்வி.—திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : கனம் கைத் தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) 1962-63-ல் சாஜ்யத்தில் சர்க்கார் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் புதிய மார்க்கங்களில் விடுவதற்கு உத்தேசமுண்டா?

(இ) உண்டென்றால், எந்தெந்த மார்க்கங்களில் விடப்படும்?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) Yes, Sir.

(b) The following are the routes in which express buses have been introduced in 1962-63 :—

(i) Tiruchi-Vellore from 14th April 1962.

(ii) Nagapattinam-Coimbatore from 19th August 1962.

(iii) Thanjavur-Shencottah from 16th September 1962.

(iv) Madras-Coimbatore from 2nd October 1962.

(v) And now recently Thanjavur-Ramanathapuram (from 22nd October 1962).

The following are the other routes proposed to be operated :—

(i) Madras to Nagapattinam;

(ii) Ooty to Madurai;

(iii) Nagercoil to Ramanathapuram; and

(iv) Ooty to Salem.

[1st November 1962]

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இரவு நேரங்களிலே துரித பஸ்கள் விட வேண்டுமென்று அரசாங்கத்திலே ஏதாகிலும் யோசனை இருந்ததா? அப்படி யோசனை இருந்தால், எப்போது அந்த பஸ்கள் விடப்படும் என்று அறிய விரும்புகிறேன்?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அந்த யோசனை அடிக்கடி கவனிக்கப்படுகிறது. ஆனால் அதைப்பற்றி ஒரு பெரிய பலமான அபிப்பிராயம் இருக்கிறது. அது என்னவென்றால், இரவு நேரங்களிலே பஸ்கள் விட்டால், அதுவும் இரவு நேரங்களில் அதிக வேகமாக ஓடுகின்ற லாரிகளால் ஏதாவது விபத்து ஏற்பட்டு விடுமோ என்ற காரணத்தினால் அதை இன்னும் நாம் மேற்கொள்ளவில்லை.

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : ஸார், பட்டுக்கோட்டைக்கு, திருத்தூறையிலிருந்து, மாயவரம் வழியாக ஒரு பஸ் விடுவதற்கு சர்க்காருக்கு உத்தேசம் உண்டா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இப்போது உத்தேசம் இல்லை. அவசியம் ஏற்பட்டால் அது கவனிக்கப்படும்.

திரு. வை. சங்கரன் : நீண்டதூர பஸ்கள் விடுகின்ற நேரத்திலே இன்னும் பிரயாணிகளுக்கு வசதியாக இருக்கும்பொருட்டு, நாகர்கோவிலிருந்து திருச்சிக்கு வரும் பஸ்ஸின் நேரத்தையும், திருச்சியிலிருந்து சென்னைக்கு வரும் பஸ்ஸின் நேரத்தையும் இணைக்கும் வகையிலே கால அட்டவணையை மாற்றியமைக்க அரசாங்கம் உத்தேசிக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அதிலே எவ்வளவோ சிக்கல்கள் இருக்கின்றன. தொழிலாளர்கள் 8 மணி நேரத்திற்கு மேல் வேலை செய்வதிலே சில கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. அதுவும் 450 மைல்கள் தூரத்தை ஒரே இணைப்பாக இணைப்பது என்பதிலே ஒருவித கஷ்டம் ஏற்படுகின்றது. இப்படி இணைக்கும்படியான விதத்திலே பஸ்கள் விட வேண்டுமென்று சொன்னால், அதற்கு இன்னும் நல்ல முறையிலே உள்ள பஸ்கள் வேண்டியிருக்கும். இப்போதுள்ள பஸ்கள் அதற்குப் பிரயோஜனம் இல்லை. அப்படி அதை மேற்கொள்ளலாமா என்று ஆலோசனை செய்து கொண்டிருக்கிறோம்.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : ஸார், சென்னையிலிருந்து மதுரைக்கு நேராக பஸ் விடுவதற்கு அரசாங்கத்திற்கு உத்தேசம் உண்டா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இப்போது இல்லை.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : ஸார், உதகையிலிருந்து சேலம் போகும் பஸ் சர்வீஸ் எப்போது ஆரம்பிக்கப்படும்?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : ஆரம்பிப்பது என்பது ஒன்றும் இல்லை. இனிமேல் 'நோடிபை' செய்ய வேண்டியதுதான். அது கொஞ்சம் மெதுவாகப் போய் விடுமோ என்று பயப்பட வேண்டியிருக்கிறது. காரணம், இப்போது 'சேஸிஸ்' கிடைப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது.

1st November 1962]

திரு. ஏ. ஆறுமுகம் : திருவண்ணாமலையிலிருந்து திருப்பதிக்கு ஒரு பஸ் விடுவதற்கு அரசாங்கம் உத்தேசிக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இப்போதுதான் சொன்னேன், 'சேஸிஸ்' கிடைப்பதிலே கஷ்டம் இருக்கிறது என்று. அதனால் இப்போதைக்கு அது கஷ்டம்தான். அதைப்பற்றி பின்னால் யோசனை செய்யப்படும்.

திரு. ஏ. ஆர். சுப்பையா முதலியார் : ஸார், எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களின் போகும் நேரம் அதிகப்படுத்தி இருப்பதால், அதை இன்னும் துரிதப்படுத்துவதற்கு வழிசெய்ய முடியுமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இதைவிட இன்னும் வேகமாகப் போனால், விபத்துக்கள்தான் ஏற்படும். ஆகவே, இதைவிட நேரத்தை இன்னும் குறைக்க முடியாது.

திரு. வை. சங்கரன் : நான் முன்பு நீண்ட தூர பஸ்களின் நேரத்தை இணைக்க வேண்டுமென்று சொன்னேன். அப்படி இணைக்கும்போது, ஒரே பஸ்ஸை நாகர்கோவிலிலிருந்து திருச்சி வரைக்கும் விட்டு, பிறகு அதே பஸ் திருச்சியிலிருந்து சென்னைக்கு வரக்கூடிய முறையிலே நேரத்தை மாற்றி அமைக்க முடியுமா என்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதை இந்த அரசாங்கம் உத்தேசிக்குமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : நான் கனம் அங்கத்தினர் அவர்களுடைய கேள்விக்கு முன்பு இரண்டு பதில்கள் சொன்னேன். அவைகளில் அவர்கள் ஒன்றைத்தான் புரிந்து கொண்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இப்படி இணைப்பதிலே, தொழிலாளர்களுடைய வேலை நேரம், அவர்களுடைய இந்த 8 மணி நேர வேலை அமைப்பு ஆகிய எல்லாவற்றையும் சேர்த்து வைத்து கவனிப்பதிலே சில கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. ஆனால், ஒரே பஸ்ஸை விடுவதாக இருந்தால், ஆங்காங்கு இடையிடையே ஆட்களை மாற்ற வேண்டியிருக்கும்; அதைச் செய்ய முடியும். ஆனால் கனம் அங்கத்தினர் சொல்கின்றதைப்போல், 'தேர்' பஸ் விட்டு, அதை இணைப்பது என்றால், அதற்கு இப்போது நம்மிடமுள்ள பஸ் பொருந்தாது என்றுதான் சொன்னேன்.

திரு. ம. கமலநாதன் : இப்போது சென்னையிலிருந்து கோவைக்குச் செல்லும் பஸ் சுற்றி வளைத்துக்கொண்டு, காஞ்சிபுரம், சேலம் மார்க்கமாகச் செல்வதால், பிரயாணிகளுக்கு அசௌகரியம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே துரத்தைக் குறைத்து, வேகத்தை அதிகரிக்கும் உத்தேசம் உண்டா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அந்தந்த ஊர்களுக்குச் செல்வதால், அந்தந்த ஊர்ப் பிரயாணிகள் எல்லாம் தங்களுக்கு வசதியாக இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள்.

[1st November 1962]

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : ஸார், சென்னையிலிருந்து மதுரைக்கு பஸ் விடுவதற்கு, இப்போது சென்னையிலிருந்து திருச்சிக்குச் செல்லும் பஸ்ஸையே மதுரை வரைக்கும் விஸ்தரிக்க உத்தேசிக்கப்படுமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் மதுரை அங்கத்தினர் அவர்களுக்குச் சொன்ன பதில்தான் இந்தக் கேள்விக்கும். இதிலே வேலை நேரத்தைப்பற்றியெல்லாம் கவனித்துத்தான் ஓட்ட முடியும். அந்த முறையிலேதான் இது தீர்மானிக்கப்படுகிறது.

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : ஸார், நீண்டதூர பஸ்களிலே எல்லாம் கால் நீட்டுவதற்கு சூறுகலான இடவசதி இருப்பதால், பெண்களுக்கு கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஆகவே, அந்த பஸ்களில் தாராளமாக இடவசதி செய்து வைக்க அரசாங்கம் உத்தேசிக்குமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இது எல்லோருக்கும் தான் கஷ்டமாக இருக்கிறது. பெண்களுக்கு மாத்திரம் கஷ்டமல்ல. (சிரிப்பு) இப்போது இந்த பஸ்ஸிலே 35 சீட்டுகள் இருக்கின்றன. இன்றைக்கு சென்னையிலே எந்த பஸ்களும் 35 சீட்டுக்கு குறைவாக வைத்து ஓடவில்லை. இதை இன்னும் 30 சீட்டாக குறைக்கலாமா என்றால், கட்டணத்தை உயர்த்தவேண்டி வரும். அப்படிப் பண்ணலாமா என்றும் யோசனை செய்யப்பட்டு வருகிறது.

திரு. டி. கார்ச்சா கவுடர் : ஸார், இப்போது கோவையிலிருந்து மதராசுக்கு புறப்படும் பஸ் அதிகாலையில் 5-1/2 மணிக்குப் புறப்படுவதால், நீலகிரி மக்களுக்கு மிகவும் இடைஞ்சலாக இருக்கிறது. ஆகவே, இந்த பஸ்ஸை காலை 5-1/2 மணிக்கு விடுவதற்குப் பதிலாக, 8 அல்லது 9 மணிக்கு விடுவதற்கு அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இந்த டைமிங் பிக்ஸ் பண்ணுவது என்பது மொத்தத்திலே, தொழிலாளர்களின் வேலை நேரத்தை ஒட்டித்தான் செய்யவேண்டும். தவிர, சிலருக்கு 8 மணிக்கு பஸ் புறப்படுவது சௌகரியமாக இருக்கலாம். ஆனால், மற்றப் பிரயாணிகளுக்கு 5-1/2 மணிக்கு என்பது சௌகரியமாக இருக்கலாம். ஆகவே, அதையொட்டி மாறுதல்கள் செய்ய முடியாது.

திரு. எம். கொளந்தைசாமி கவுண்டர் : ஸார், சேலத்திலிருந்து திருச்சிக்குப் போகிற பஸ், மல்லூரில் இரண்டு நிமிஷம் நின்று போனால், திருச்சியைச் சுற்றியுள்ள ஸ்ரீரங்கம் போன்ற இடங்களிலே உள்ள மக்களுக்கு வசதியாக இருக்கும். ஆகவே, அம் மக்களுக்கு அந்த வசதியை உடனடியாக செய்துதர அரசாங்கம் முயற்சிக்குமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் எதுவாக இருந்தாலும், 25 மைல்களுக்கு இடையிலே நிறுத்த முடியாது. எனக்குக்கூட பஸ் அங்கத்தினர்கள் இதுபற்றி கடிதம்

1st November 1962]

எழுதிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். “இங்கே ஒரு நிமிஷம் நிறுத்தினால் நல்லது, அங்கே இரண்டு நிமிஷம் நிறுத்தினால் தேவலை” என்று எழுதுகிறார்கள். இது எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸாக இருக்கின்ற காரணத்தினால், 25 மைல்களுக்கு இடையிலே நிறுத்த முடியாது என்பதைத் தொர்வத்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சாதி ஒழிப்புத் திட்டம்

* 1070-ம. கேள்வி.—திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : } கனம் நிதி
திரு. மு. ரா. கிருஷ்ணமூர்த்தி :

அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாட்டில் சாதி ஒழிப்புப்பற்றி அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கை எடுத்துள்ளனர்?

(இ) கலப்பு மணம் செய்துகொள்பவர்களுக்கு அரசாங்கம் ஏதாகிலும் விசேஷ சலுகைகள் தருகிறதா?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) The attention of the hon. Member is invited to reply given on 26th July 1962 to a question on the same subject by the hon. Member Sri A. K. Subbiah.

(b) No, Sir.

மலைஜாதியினருக்கு ஹாஸ்டல் கட்டுதல்

* 1070-யு. கேள்வி.—திரு. எஸ். ஆனந்தன் : கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

கள்ளக்குறிச்சி தாலுக்காவிலுள்ள கலுவராயன் மலையில் வசிக்கும் மலைஜாதியினருக்கு மலையின் அடிவாரத்தில் ஓர் ஹாஸ்டல் கட்டி ஹைஸ்கூல் வரை படிக்க வசதி செய்து கொடுக்கும் உத்தேசமுண்டா?

THE HON. SRI P. KAKKAN : As there are no schools in the Kaluvarayan Hills area, there is no proposal at present to open a Hostel for Tribal students in that area.

பழத்தோட்டம் அமைத்தல்

* 1070-வி. கேள்வி.—திரு. சோ. ஆறுமுகம் : கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) தென் சேலம் பகுதியில் பழத்தோட்டம் அமைக்க உத்தேசமுண்டா?

(இ) ஆமென்றால், வீரபாண்டி வட்டாரத்திலுள்ள சித்தர் கோயில் பகுதியில் ஏற்படுத்த உத்தேசமுண்டா?

THE HON. SRI P. KAKKAN : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

[1st November 1962]

* 1070-டப்ளியூவ் கேள்வி.—திரு. கி. நாராயணசாமிப் பிள்ளை : கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

விருத்தாசலம் தாலுக்கா கஸ்பா, விருத்தாசலம் எல்லையில் பழத்தோட்டம் ஏற்படுத்த உத்தேசமுண்டா?

THE HON. SRI P. KAKKAN : No, Sir.

University for Madurai

* 1070-X Q.—SRI M. KALYANASUNDARAM : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state what reply has been received from the Union Government regarding financial assistance for opening a new University at Madurai?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The Government of India have informed the State Government that the University Grants Commission has assured the Government of India that it will do its best to provide assistance within the limited funds available with it, in accordance with the general formula for assistance to new Universities during the Third Plan period.

ரசாயன உர விநியோகம் (செங்கல்பட்டு மாவட்டம்)

* 1070-ஓய். கேள்வி.—திரு. முனு ஆதி : கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) 1961-62-ல் செங்கல்பட்டு மாவட்டத்தில் விநியோகத் திற்காக ஒதுக்கப்பெற்ற உரத்தின் அளவென்ன?

(இ) இதனால் எத்தனை விவசாயிகள் பயனடைந்தனர்?

THE HON. SRI P. KAKKAN : (a) A quota of 12,022 tonnes of fertilisers in terms of ammonium sulphate has been allotted to the ryots in the Chingleput district during 1961-62. Besides this a quantity of 530 tonnes of fertilisers in terms of ammonium sulphate has been issued to the Madurantakam Co-operative Sugar Mills for 1961-62 for distribution to the factory ryots.

(b) One lakh forty-seven thousand five hundred and fourteen ryots have been benefitted in the Chingleput district by the distribution of chemical fertilisers during the year 1961-62.

நெல் சாகுபடி (ஜப்பானிய முறை)

* 1070-இஸட். கேள்வி.—திரு. கரு. சீமைச்சாமி (திரு. சா. ராமசாமி அவர்கள் சார்பாக) : கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) நம் மாநிலத்தில் ஜப்பான் நெல் சாகுபடி முறை எப்போது நடைபெறக்கூடும்?

(இ) வேறு நாட்டு முறைகளில் எதேனும் கையாளப்படுகிறதா?

1st November 1962]

THE HON. SRI P. KAKKAN : (a) During 1953-54.

(b) The Japanese method of paddy cultivation was considerably modified to suit local conditions. The Chinese method was experimented for one or two years at the Agricultural Research Station and was given up.

திரு. கரு. சீமைச்சாமி : ஜப்பானிய முறையினால் மகசூல் அதிகமாக கிடைக்குமா? அல்லது பாரதிய முறையினால் மகசூல் அதிகமாக கிடைக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : ஜப்பான் முறையை கையாண்டு, அதனால் லாபம் வந்தால், அந்த முறையை கையாண்டு வருகிறார்கள்.

Taxi (Madras City)

* 1070-AA. Q.—**SRI V. SANKARAN :** Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(a) whether the Government are aware of the inconveniences caused to the public by the taxi-drivers in Madras City, in general, during peak hours in not taking passengers for short trips; and

(b) if so, the steps taken by the Government in the matter?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) & (b) A statement ^a is placed on the table of the House.

திரு. வை. சங்கரன் : இந்த ஷாத்துக்கள் எவ்வாறு 'எபெக்டிவாக' அமல் நடத்தப்படுகின்றன? இது சம்பந்தமான புகாரை டாக்ஸி நெம்பரை குறித்து சிறு போலீஸ் அதிகாரிகள், அதாவது கான்ஸ்டேபிளிடம் சொன்னால் கூட போதுமானது என்ற முறையில் இருக்கிறதா? அல்லது எந்த முறையில் இது அமல் நடத்தப்படுகிறது?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இதற்கெல்லாம் கண்டிப்பான விதிகள் இருக்கின்றன. விதிகளை அனுசரிப்பதிலே தவறுதல் ஏற்பட்டால், நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்ளப்படும். ஆகையினால், இது சம்பந்தமாக பாதிக்கப்பட்டவர்கள் விஷயத்தை உடனே அதிகாரிகளுக்குத் தெரிவிக்கவேண்டும்.

விவசாயப் பள்ளிகள்

* 1070-பி.பி. கேள்வி.—**திரு. ஆ. கு. சுப்பையா :** கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) 1962-63-ல் வேளாண்மைக் கல்விக் கூடங்களுக்கு எத்தனை மாணவர்கள் விண்ணப்பம் செய்திருந்தார்கள்?

(இ) மாவட்டவாரியாக ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட விண்ணப்பங்களின் விவரமென்ன?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : (அ) 940 மாணவர்கள் விண்ணப்பித்துள்ளனர்.

[1st November 1962

(இ)

மாவட்டங்கள்.

ஏற்றுக்
கொள்ளப்பட்ட
விண்ணப்பங்கள்.

(1)	(2)
1. திருச்சிராப்பள்ளி	20
2. சேலம்	20
3. செங்கல்பட்டு	20
4. நீலகிரி	20
5. தென் ஆற்காடு	20
6. திருநெல்வேலி	20
7. வட ஆற்காடு	20
8. தஞ்சாவூர்	20
9. ராமநாதபுரம்	10
10. மதுரை	11
11. கோயம்பத்தூர்	20
12. கன்னியாகுமரி	20

ச * 1070-சசி. கேள்வி.—திரு. சோ. ஆறுமுகம் : கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சேலம் வட்டம் வீரபாண்டியில், 1962-63-ம் ஆண்டில் ஒரு விவசாயப் பயிற்சிப் பள்ளி ஏற்படுத்த உத்தேசமுண்டா?

(இ) ஆமென்றால், எப்போது?

THE HON. SRI P. KAKKAN : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Buses (Salem district)

* 1070-DD. Q.—SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state the number of buses plying for hire in Salem district?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM :—

Route buses—387.

Spare buses—89.

சாலைகள்

* 1070-இஇ. கேள்வி.—திரு. கு. கோபால கவுண்டர் : கனம் நிதி அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

செஞ்சி தாலுக்கா கப்ளம்பாடி, எதப்பட்டு ரோடிவருந்து வடாற்காடு ஆத்தரை கிராமத்திற்கு ரோடு போடும் திட்டம் என்ன நிலையிலுள்ளது?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : There is no proposal as such at present.

1st November 1962]

* 1070-எப்எப். கேள்வி.—திரு. ர. ஜீவரத்தினம் : கனம் பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) வேலூரிலிருந்து தாரப்பாடி-ஊஞ்சர் வழியாக அணைக் கட்டுக்கு போகும் பாதை மிகவும் மோசமாக இருப்பதால் மேற்படி பாதையை சர்க்காரே எடுத்துக்கொண்டு போக்குவரத்திற்கு நல்ல ரோடு போட ஜில்லா அபிவிருத்திக் கவுன்சிலிலிருந்து சர்க்காருக்கு சிபாரிசு வந்ததா?

(இ) அப்படியானால், அதன்மீது என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) & (b) No recommendation has been received from the District Development Council in this regard. But a resolution of the Vellore Panchayat Union Council requesting the Government to repair and blacktop the Vellore-Oosur Road at Government cost has been received. The road referred to by the Member has been taken over by the Government in July 1962 for future maintenance and improvements at Government cost.

* 1070-ஜிஜி. கேள்வி.—திரு. கி. நாராயணசாமிப் பிள்ளை : கனம் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) கடலூர் தாலுக்கா மாஸ்டர் பிளானில் இந்த மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் வடலூர்-சேலம் வழி விருத்தாசலம் போகும் ரோட்டை அகலப்படுத்தும் திட்டமுண்டா?

(இ) அது எந்த நிலையிலுள்ளது?

(உ) அதற்கு எவ்வளவு பணம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) Yes, Sir. The work of widening the existing blacktop to 22 feet width from mile 25/0 to 38/0 of the Cuddalore-Salem Road (via) Vridhachalam has been sanctioned by Government at an estimated cost of Rs. 5.2 lakhs.

(b) Preliminaries like preparation and sanction of detailed estimates, settlement of contracts, etc., are being attended to.

(c) Rs. 19,000 for the current year.

* 1070-HH. Q.—SRI V. SANKARAN : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state the steps taken to repair the footpaths and roads in Ootacamund Town?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : All the Government roads in Ootacamund Town are maintained in a fair condition by the Highways and Rural Works Department. The Ootacamund Municipal Council is also maintaining the roads and foot-paths under its control in fair condition by doing regular repairs as and when required.

[1st November 1962]

திரு. வை. சங்கரன் : உதகமண்டல நகரத்திலுள்ள 'புட்பாத்தன்', ரோடுகள் நல்ல முறையிலே இல்லை, சீர்கேடாக இருக்கின்றன என்ற முறையீடு சர்க்காருக்கு வந்திருக்கிறதா?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : நான் இப்பொழுது கொடுத்த தகவல்படி அதெல்லாம் முறையாக இருக்கின்றன என்று நான் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது.

* 1070-ஐஐ. கேள்வி.—திரு. கி. இரா. சம்பந்தம் : கனம் பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

மாடூரம் தாலுக்கா பொரையார்-மங்கநல்லூர் ரஸ்தாவிலுள்ள சில இடங்கள் ஆற்றின் கரையாக இருப்பதை பி.டபிள்யூ. வில் இருந்து ஹைவேஸுக்கு மாற்ற உத்தேசமுண்டா?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : There is under consideration a comprehensive proposal to transfer all canal bank roads including the road under reference from the Public Works Department to the Highways and Rural Works Department according to a phased programme at least from the beginning of the next Five-Year Plan.

* 1070-ஜேஜே. கேள்வி.—திரு. அ. தங்கவேலு : கனம் பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

திண்டிவனத்திலிருந்து வேலூர் போகும் ரோடில் திண்டிவனத்திலிருந்து 8 மைல் வரையில் தார் போடாமல் இருக்கக் காரணமென்ன?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Of the length of 8 miles, one mile one furlong is already blacktopped. The remaining length of six miles seven furlongs of the road remains to be blacktopped. Blacktopping of this reach has since been taken up. The work is in progress now and is expected to be completed this year.

*1070-KK. Q.—SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state—

(a) whether there is any proposal to construct culverts for the dips in the Marappur-Marandahally Road, Salem district, during the year 1962-63; and

(b) if so, the details thereof?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) The proposal has been deferred due to the restricted Third Plan provision for roads.

(b) Does not arise.

திரு. ரா. சு. வீரப்ப செட்டியார் : இந்த ரோடில் அநேக பள்ளங்கள் இருப்பதினால் போக்குவரத்திற்கு மிகவும் இடைஞ்சலாக இருக்கிறது. இதுபற்றி அதிகாரிகளிடம் சொல்லியும் கவனிக்காமல் இருப்பதினால், அரசாங்கம் இதுபற்றி கவனிக்கும்படி அதிகாரிகளுக்கு உத்தரவிடுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

1st November 1962]

கனம் திரு. வெ. ராமையா : நான் இப்பொழுது கூறிய பதிலில் பொரிய வேலைகளை எடுத்துக்கொள்ளுவதற்கு பொதுமான நிதி வசதி இல்லை என்று சொன்னேன். ஆனால் அன்றாடம் செவைப் படக்கூடிய மராமத்து வேலைகளை அதிகாரிகள் கவனிப்பார்கள். அதில் ஏதேனும் குறைபாடுகள் இருக்கும் பட்சத்தில், அதை கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் எனனுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

* 1070-LL. Q.—SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state—

(a) whether there is any proposal for the formation of a by-pass road to Pennagaram in Salem district; and

(b) if so, when?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) The proposal was considered and deferred due to the limited provision allotted for Roads under the Third Plan.

(b) Does not arise.

பாலாற்றின் குறுக்கே பாலம்

* 1070-எம்.எம். கேள்வி.—திரு. ர. ஜீவரத்தினம் : கனம் பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) வேலூர்-காட்பாடி போரும் பாதையில் உள்ள பாலாறு பாலம் பழுதடைந்து இருப்பதினால் மழை காலங்களில் வெள்ளம் வரும்போது மிகவும் அபாயகரமான நிலைமையில் இருப்பது உண்மையா?

(இ) வேறு பாலம் கட்ட சர்க்காருக்கு உத்தேசமுண்டா?

(உ) உத்தேசமிருந்தால், வேலை எப்போது துவங்கப்படும்?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) The arched bridge across Palar at mile 119/2-6 of Cuddalore-Chittoor Road developed cracks in 3 vents. They were closed immediately. The present structure will be able to take up the traffic on the road for some more time.

(b) No, Sir.

(c) Does not arise.

New Railway Lines

* 1070-NN Q.—SRI V. KRISHNAMOORTHY : Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state whether the laying of (i) the Salem-Bangalore, and (ii) Virudhunagar-Manamadurai railway lines is proceeding according to schedule?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Our information is that the final location survey and the actual execution of the two schemes are proceeding according to schedule.

[1st November 1962]

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : புதிய இருப்புப் பாதைகள் போடுவதில் நம்முடைய மாநிலத்திலே வேகம் குறைவாக இருப்பதற்குக் காரணம் என்ன என்பதை அறிய விரும்புவதோடு, இந்த இருப்புப் பாதைகள் எப்பொழுது முடிவடையும் என்றும் அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. வெ. ராமையா : நமது மாநிலத்தில் இந்த வேலைகள் தாமதம்து நடந்தது அல்லது நடக்கிறது என்பதை எங்கிருந்துத் தொந்துகொண்டார்களோ கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள், தெரியவில்லை. நமது மாநிலத்தைப் பொறுத்தவரையில், ரயில்வே நர்வாகமும் நமது அரசாங்கமும் நல்ல ஒத்துழைப்பு ஏற்படுத்திக் கொண்டிருக்கக்கூடிய காரணத்தினால், வேலைகள் துரிதமாக முடியும் என்று நினைக்கிறேன். இந்த வேலைகளுக்கெல்லாம் எவ்வளவு காலம் நிர்ணயம் செய்திருக்கின்றோமோ அதற்குள்ளேயே இந்த வேலைகள் முடிந்துவிடும்.

Stamp Vendors

* 1070-OO. Q.—**SRI S. MADHAVAN :** Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state—

(a) the total number of licenced stamp vendors registered in this State as on 30th June 1962; and

(b) whether there is any proposal to sell stamps through Government Treasuries?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : (a) 1,568.

(b) Stamps are already being sold in Treasuries.

Railway earnings

* 1070-PP. Q.—**SRI RAMA ARANGANNAL :** (on behalf of **SRI K. A. MATHIALAGAN**) : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) the amount of money collected by the Railways within the territory of this State; and

(b) the share, if any, given to this State and the amount taken by the Centre?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) As the Railway statistics are compiled on a guage-wise basis with reference to each Railway zone, it is not possible to give the amount earned by the Railways within the Madras State.

(b) The earnings of the Railways are not included in the list of items mentioned under Articles 269 and 270 of the Constitution which are assignable to the States. Hence the States are not eligible for a share of the Railway earnings. But the Railways pay a sum of Rs. 12.5 crores of Rupees per annum to the Government of India for distribution to the States as a grant-in-aid in lieu of the tax on Railway Passenger Fares under the Railway Passenger

1st November 1962]

Fares Act and the share of Madras State is Rs. 81 lakhs per annum. This grant is based on the recommendations of the Third Finance Commission, 1961.

பாலங்கள்

* 1070-க்யூக்யூ கேள்வி.—திரு. கி. நாராயணசாமி பிள்ளை : கனம் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

விருத்தாசலம் மணிமுத்தாறு நதி பாலத்தை அகலப்படுத்தும் திட்டம் எந்த நிலையிலுள்ளது?

THE HON. SRI V. RAMAIAH : Necessary arrangements have been made by the Department to shift the electric posts by constructing pedestals in the cut water portion to bring in 19 feet roadway over the bridge, available for traffic. The Madras State Electricity Board has also been requested to shift the lamp posts.

* 1070-ஆர்ஆர் கேள்வி.—திரு. கி. நாராயணசாமி பிள்ளை : கனம் பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

தென்னாற்காடு ஜில்லா விருத்தாசலம் தாலூக்கா திட்ட குடிக்கு தெற்கே ஓடும் வெள்ளாற்றில் ஒரு காஸ்வே கட்ட உத்தேசமுண்டா?

கனம் திரு. வெ. ராமையா : இல்லை, ஐயா.

Expenditure on buildings (economy)

* 1070-SS. Q.—SRI V. SANKARAN : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether the Government have any proposal to set up a Committee to bring down the expenditure on public buildings; and

(b) if so, the nature and scope of its functions?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) The Government have already set up an Inter-Departmental Committee for economy in construction in cost of buildings.

(b) The details are given in the paper * placed on the table of the House.

திரு. வை. சங்கரன் : இந்தக் கமிட்டியிலே இருக்கிற உறுப்பினர்களின் பெயர் என்ன? எந்தக் காலத்திற்குள் இந்தக் கமிட்டியின் ரிப்போர்ட்டை சமர்ப்பிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறார்கள்?

[1st November 1962]

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கமிட்டியின் சிபார்சுகள் மேஜையின் மீது வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இந்தக் கமிட்டியிலுள்ளவர்கள் பின்வருமாறு :—

Chairman

Sri S. R. Kaiwar, I.C.S.,

Members

Chief Engineer, P.W.D. (General)

Chief Engineer (Irrigation)

Deputy Secretary to Government, Finance Department

Executive Engineer, P.W.D., Building Centre Division is the Secretary of the committee.

திரு. வை. சங்கரன் : இதிலே 'நாண்-அபிஷியல்' ஒருவரும் மெம்பராக இல்லையா? ஏந்தக் காலத்திற்குள் ரிப்போர்ட்டைக் கொடுக்கவேண்டுமென்று இந்தக் கமிட்டியார் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறார்கள்?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கமிட்டியின் ரிப்போர்ட்டைக் கொடுத்துவிட்டார்கள். கமிட்டியின் சிபார்சுகள் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன. இதிலே நாண்-அபிஷியல் ஒருவரையும் போடவில்லை. போடவேண்டிய அவசியம் இருப்பதாக அரசாங்கத்துக்குத் தோன்றவில்லை.

ஸ்தல ஸ்தாபன தேர்தல்கள்

* 1070-டிடி கேள்வி.—திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : கனம் நகராட்சி நிர்வாக அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) ஸ்தல ஸ்தாபன தேர்தல்கள் ஒத்தி வைக்கப்படும் என்பது உண்மையா?

(இ) அப்படியானால் எப்போது தேர்தல் நடத்தப்படும்?

* 1070-UU. Q.—SRI M. KALYANASUNDARAM : Will the Hon. the Minister for Municipal Administration be pleased to State—

(a) the reason for postponing the elections to the Municipalities and the Corporation of Madras; and

(b) when the decision was taken?

கனம் திரு. சே. ம. அ. மஜீத் : இது சம்பந்தமாக நான் கூறிக் கொள்ள விரும்புவது, கனம் அங்கத்தினர்கள் அறிந்துள்ளபடி, ராஷ்டிரபதி அவர்கள் பிறப்பித்துள்ள அவசரப் பிரகடனத்தை முன்னிட்டு, மாநகராட்சி, நகராட்சி மன்றங்கள், பஞ்சாயத்து கூட்டு மன்றங்கள், பஞ்சாயத்துக்கள்—இவைகளுக்கு நடக்க விருக்கும் தேர்தல்களை நாட்டின் அவசர நிலைமை முடிந்து அதன் பின் ஆறு மாதம் வரை தேர்தல்களை ஒத்திவைப்பது என சர்க்கார் தீர்மானித்துள்ளது. அதன்படி இச்சபையில் சர்க்கார் கட்சித் தலைவர் மசோதா ஒன்றை நேற்று பிரேரேபித்துள்ளதை கனம் அங்கத்தினர்கள் அறிவார்கள். இதற்குமேல் கனம் அங்கத்தினர்கள் ஒன்றும் கேள்வி கேட்க மாட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

1st November 1962]

Political Sufferers Charity fund

* 1070-VV Q.—SRI R. S. VEERAPPA CHETTIAR: Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state—

(a) whether a Fund by the name 'Political Sufferers Charity Fund' is maintained by Government for giving aid to Political Sufferers; and

(b) if so, the mode of disbursement from the fund

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

திரு. ரா. சு. வீரப்ப செட்டியார்: இம்மாதிரி ஒரு பண்டு இருப்பதாகக் கேள்விப்பட்டு, பலர் விண்ணப்பித்து, அந்த விண்ணப்பங்கள் நிராகரிக்கப்பட்டதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். இது உண்மையா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: கேள்விபடுவதினால் பயன் இல்லை. இருக்கிறதை நான் சொல்லுகிறேன். இம்மாதிரி நிதி ஒன்றும் இந்த அரசாங்கத்தினிடம் இல்லை. ஆனால் மத்திய அரசாங்கத்தில் "டிஸ்கிரிஷனரி கிரான்ட்" என்று ஒன்று கொடுத்துக்கொண்டு வருகிறார்கள்.

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி: அந்த அரசியல் தியாகிகளின் குழந்தைகளுக்கு படிப்பு வசதியாவது கொடுப்பதற்கு ஒரு திட்டம் வந்ததே, அது அமல் நடத்தப்பட்டு வருகிறதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: அதெல்லாம் அந்த வகையிலும், வேறு வகையிலும்கூட அமல் நடத்தப்பட்டு வருகிறது.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பதிலில் மத்திய அரசாங்கம் டிஸ்கிரிஷனரி கிரான்ட் வழங்குவதாகச் சொன்னார்கள். நமது ராஜ்யத்தைச் சேர்ந்த எத்தனை அரசியல் தியாகிகளுக்கு இந்த நிதியிலிருந்து உதவி செய்யப்பட்டிருக்கிறது?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: மனுக்கள் மத்திய அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பப்பட்டால் மத்திய அரசாங்கம் இந்த அரசாங்கத்தின் அபிப்பிராயத்தைக் கோருகிறது. இந்த அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து அபிப்பிராயத்தைத் தெரிவிக்கிறது. அதன் பேரில் உதவி அளிக்கப்படுகிறது. எத்தனை பேருக்கு அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்ற விவரம் என்னிடத்தில் இல்லை.

பஸ் போக்குவரத்து வசதி.

* 1070-டபிள்யூடபிள்யூ கேள்வி.—திரு. ஆ. கு. சுப்பையா: கனம் முதல் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

நமது ராஜ்யத்திலுள்ள 1,000 ஜனத்தொகைக்கு மேல்பட்ட எல்லா கிராமங்களுக்கும் பஸ் போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்கும் உத்தேசமுண்டா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: அத்தகைய உத்தேசம் இல்லை.

[1st November 1962]

மாஜி ராணுவத்தினர் (நில விநியோகம்)

* 1070-எக்ஸ்எக்ஸ் கேள்வி.—திரு. ஆ. கு. சுப்பையா: கனம் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) 1962-ல் நமது மாநிலத்தில் இதுவரையில் மாஜி ராணுவத்தினர் எத்தனை பேர்கள் நிலம் கேட்டு விண்ணப்பம் அனுப்பினார்கள்?

(இ) எத்தனை விண்ணப்பங்கள் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டு நிலம் வழங்கப்பட்டது?

(உ) எத்தனை ஏக்கர் நிலம் விநியோகம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது?

கனம் திரு. வெ. ராமையா: (அ) 1962-ம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் 18-ம் தேதிவரை 1,443 விண்ணப்பங்கள் பெறப்பெற்றன.

(இ) அவற்றுள் 317 விண்ணப்பங்கள் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டன.

(உ) 743.30 ஏக்கர் நிலங்கள் வழங்கப்பட்டன.

Whole-Sale Market for Tiruchi

* 1070-YY Q.—SRI M. KALYANASUNDARAM: Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state the present stage of the proposal to shift the Sub-Jail, Tiruchirappalli, to the precincts of the Central Jail and to make the site available for locating a whole-sale market for Tiruchi?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: The proposal is under the consideration of the Government.

அரசாங்க பஸ்கள்

* 1017-இஸ்ட்இஸ்ட் கேள்வி.—திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி: கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சென்னை அரசாங்க பஸ்கள் டெல்லி சர்க்காருக்கு விற்கப்பட்டனவா?

(இ) ஆமெனின் எத்தனை பஸ்கள், எவ்வளவு தொகைக்கு விற்கப்பட்டன.

கனம் திரு ஆர். வெங்கட்டராமன்: (அ) ஆம், ஐயா.

(இ) நூறு பஸ்கள், கிரயம் ரூ. 15.25 லட்சத்திற்கு Delhi Transport undertaking-கிற்கு விற்கப்பட்டன.

திரு. கே. டி. கோசல்ராம்: இங்கிருந்து டெல்லிக்கு இந்த பஸ்களை கொடுப்பதனால் இந்த அரசாங்கத்திற்கு இலாபம் உண்டா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: அதை வெளியிலே சொல்ல வேண்டாமென்று நினைக்கிறேன்.

1st November 1962]

திரு வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : சென்னை அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான 100 பஸ்களை விற்பதற்கு முன்னர், இந்த மாநிலத்தில் பஸ் ஓட்டுபவர்களை கலந்து ஆலோசித்து இவற்றை அவர்கள் வாங்குகிறார்களா என்று “கொட்டேஷன்” வாங்கப்பட்டதா? இப்படி பஸ்கள் விற்பதாக பத்திரிகைகளில் விளம்பரம் செய்யப் பட்டதா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இது ராஜ்ய அரசாங்கத் திற்கும் டெல்லியிலுள்ள ஸ்டேட் அதாரிட்டிக்கும் ஏற்படுகிற நேரடியான உறவு. நமக்கு எவ்வளவு பணம் கிடைத்தது என்று வேண்டுமானால் பார்க்கலாமே தவிர, தனியாருக்கு முதலிலே கொடுத்த பிறகுதான் டெல்லி ஸ்டேட் அதாரிட்டிக்கு பிரிபெரன்ஸ் கொடுக்கவேண்டுமென்று சொல்லுவதை நான் ஒப்புக்கொள்ள வில்லை.

திரு வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : அரசாங்கத்திற்கு சொந்தமான இந்த பஸ்கள் பொது மக்களுடைய வரிப்பணத்திலிருந்து வாங்கப் பட்டிருக்கிற காரணத்தால், நஷ்டம் ஏற்படாமல் இருப்பதற்காக தனிப்பட்ட முதலாளிகளிடமிருந்து, மற்ற பொருள்களை ஏலம் விடுவது போல், ஏன் கொட்டேஷன்கள் வாங்கப்படவில்லை?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : சர்க்காருக்கும், ஒரு ஸ்தல ஸ்தாபனத்திற்கும் ஏதாவது பண்டங்கள் பரிமாறிக் கொள்வதாக இருந்தால், அதற்கு ‘புக் வேல்யு’ எவ்வளவு இருக்கிறதோ அதற்கு மேல் கிடைத்தால் இலாபம் என்று ஒப்புக்கொள்ளப்படுகிறது. அந்த விதமாகப் பார்க்கிறபொழுது, ‘புக் வேல்யு’-வைவிட நமக்கு 50 சதவிகிதம் அதிகமாகக் கிடைத்திருக்கிறது, இந்த டிரான்சாக்ஷன் மூலமாக தனியார்க்கு விற்குல் அதிக இலாபம் வரும், தனியார்க்குத் தான் விற்கவேண்டும் என்பதை இந்த சர்க்கா ரானது ஒப்புக்கொள்ளவில்லை என்பதை மீண்டும் வற்புறுத்திச் சொல்லுகிறேன்.

Motor Vehicles Taxation

* 1070-AAA Q.—**SRI S. MADHAVAN :** Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state :

(a) whether there is any agreement between the Governments of Madras and Andhra Pradesh to permit without any extra taxation, commercial *Motor Vehicles* registered in one state to ply in the other; and

(b) the date from which the agreement came into force?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) Yes, Sir; but the reciprocal arrangement applies only to buses and lorries plying on permanent permits.

(b) First April 1962.

திரு. எஸ். மாதவன் : இது போன்ற ஒப்பந்தங்கள் கேரளா, கர்நாடகம் போன்ற மாநிலங்களுடன் செய்யப்பட்டிருக்கின்றனவா? அல்லது முயற்சி எடுக்கப்பட்டு வருகிறதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அந்த உத்தேசம் இப்பொழுது இல்லை.

[1st November 1962]

மத்திய ஆயத் தீர்வை

* 1070-பிபிபி கேள்வி.—திரு. முனு. ஆதி: கனம் நிதி அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) 1960-61, 1961-62 ஆண்டுகளுக்கான, தமிழ்நாடு அரசாங்கத்திற்குச் சேரவேண்டிய சென்ட்ரல் எக்ஸைஸ் ட்யூட்டி-யில் பங்குத் தொகை மத்திய அரசாங்கத்திடமிருந்து பெறப்பட்டதா?

(இ) ஆமென்றால், எவ்வளவு?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: (a) Yes, Sir.

(b) The State's share of Union Excise Duties is as follows :

		(RUPEES IN LAKHS).
1960-61		609.04
1961-62		655.49

Bridge at Gingee

* 1077-CCC Q.—SRI G. RAJARAM: Will the Hon. the Minister for Works be pleased to state whether the Government have any proposal to renovate the "Sankarabarani bridge" over the river Sankarabarani at Gingee?

THE HON. SRI V. RAMAIAH: Special repairs to the bridge are being carried out and the work is expected to be completed by the end of December, 1962.

Election Duty (Allowances)

* 1070-DDD Q.—SRI V. SANKARAN: Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state how many elementary school teachers, in Tiruchendur taluk, who were on election duty in the recent general elections, have not yet been paid their travelling allowance and batta?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: Out of 325 Elementary School Teachers, who have preferred travelling allowance claims, only 14 teachers have yet to be paid travelling and other allowances.

திரு. வை. சங்கரன்: இன்னும் 14 பேர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். கொடுக்கப்பட்டவர்களில் பெரும் பகுதியினருக்கும் சமீபத்தில் தான் கொடுக்கப்பட்டதாக தெரிகிறது. கால தாமதம் ஆனதற்குக் காரணம் என்ன? இன்னும் 14 பேர்களுக்குக் கொடுக்காமல் இருப்பதற்குக் காரணம் என்ன?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: டி. ஏ. பில்களை பரிசீலனை செய்துதான் கொடுக்க முடியும். ஏதாவது தவறுதல்கள் ஏற்பட்டால், கொடுக்கிறவர்கள் பாதிக்கப்படுவார்கள். இந்த 14 பேர்களுக்கும் அவர்கள் அனுப்பிய பில்கள் திருப்பி அனுப்பப்பட்டு, அதில் தவறுகள் இருக்கின்றன என்று சொல்லியிருப்பதனால் காலதாமதம் ஏற்படுகிறது.

1st November 1962]

திரு. கே. டி. கோசல்ராம் : சார் தேர்தல் முடிந்து இவ்வளவு காலம் வரை அந்த உபாத்தியாயர்களுக்குப் பிரயாணப்படி கொடுக்காமல் தடைப்பட்டதற்கு உண்மையான காரணம் என்ன? எதனால் இவ்வளவு கால தாமதம் ஏற்பட்டது?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : நான் எப்பொழுதும், இந்த மன்றத்திலும் சரி, வெளியிலும் சரி, பொய்யான காரணங்களைச் சொல்வதில்லை. நான் சொன்னபடி 325 பேரில் இன்னும் 14 பேர்களுக்குத்தான் இன்னும் இந்தப் பிரயாணப்படி கொடுக்கப்படவில்லை. கடிதப் போக்குவரத்தினால் தாமதம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : இவ்வாறு தேர்தல் வேலைகளுக்காக அனுப்பப்படுகிற ஆசிரியர்களுக்குத் தேர்தல் முடிந்த அன்று மாலையிலேயே அவர்களுடைய பிரயாணச் செலவைக் கொடுக்க அரசாங்கம் ஏற்பாடு செய்யுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : எவ்வளவு துரிதமாக கொடுக்க வேண்டுமோ அது கவனிக்கப்படவேண்டியதுதான். ஆனால் தவறுதல் செய்யப்பட்டு விட்டால் கொடுக்கின்றவர் கையிலிருந்து கொடுக்கும் நிமித்தம் வரும். அதையும் பரிசீலனை செய்ய வேண்டியிருக்கிறது.

அரசாங்க பஸ்கள் (மாணவர் சுற்றுப் பிரயாணங்களுக்கு).

* 1070-இஇஇ கேள்வி.—**திரு. ராம. அரங்கண்ணல் (திரு. முனு ஆதி சார்பாக) :** கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

குறைந்த கட்டண சலுகையில் பள்ளி மாணவர்களின் சுற்றுப் பிரயாணங்களுக்கு, அரசாங்க பஸ்கள் வழங்கும் உத்தேச முண்டா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The Government are already hiring out, subject to certain conditions, and availability after meeting the requirements of services, buses of the **Madras State Transport Department for students' excursions on Sundays and other holidays at the following concession rates :—**

Bus up to 40 seats

1. Minimum charge of Rs. 25 per bus.
2. Detention charge of Rs. 2 per hour or Rs. 24 per day.
3. Mileage charges at 75 nP. per mile.

Bus with more than 40 seats.

1. Minimum charge of Rs. 40 per bus.
2. Detention charge of Rs. 3 per hour or Rs. 36 per day.
3. Mileage charge at 87 nP. per mile.

தீப்பெட்டி உற்பத்தி சாலைகள்.

* 1070-எப்எப்எப் கேள்வி.—**திரு. சா. ராமசாமி :** கனம் கைத் தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) நம் மாநிலத்தில் எங்கெங்கு எத்தனை தீப்பெட்டி உற்பத்தி சாலைகள் இருக்கின்றன?

[1st November 1962

(இ) தனியார் துறையிலுள்ளவை எத்தனை?

(உ) வெளிநாடுகளிலிருந்து தீப்பெட்டியோ அல்லது தேவைப்படும் கந்தகமோ இறக்குமதி செய்யப்படுகிறதா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : (அ) நம் மாநிலத்தில் கீழ்க் கண்டபடி 150 தீப்பெட்டி தொழிற்சாலைகள் இருக்கின்றன :—

1. சென்னை நகரம்	1
2. செங்கல்பட்டு மாவட்டம்	2
3. வட ஆற்காடு மாவட்டம்	13
4. சேலம் மாவட்டம்	5
5. திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம்	3
6. தஞ்சாவூர் மாவட்டம்	2
7. கோயம்புத்தூர் மாவட்டம்	2
8. மதுரை மாவட்டம்	6
9. இராமநாதபுரம் மாவட்டம்	77
10. திருநெல்வேலி மாவட்டம்	36
11. கன்னியாகுமரி மாவட்டம்	3

ஆக மொத்தம் 150

(இ) மேற்கூறிய 150 தொழிற்சாலைகளில் 7 தொழிற்சாலைகள் கூட்டுறவுத் துறையிலும், மற்றவை தனியார் துறையிலும் உள்ளன.

(உ) வெளிநாடுகளிலிருந்து தீப்பெட்டிகள் இறக்குமதி செய்யப்படுவதில்லை. கந்தகம் இறக்குமதி செய்யப்படுகிறது.

திரு. கே. டி. கோசல்ராம் : சார், இந்த 150 தீப்பெட்டித் தொழிற்சாலைகளுக்குமாகச் சேர்ந்து அவர்களுக்குப் பண உதவி செய்வதற்காக ஒரு கார்ப்பரேஷன் நியமித்து, அதன் மூலமாகக் கொள்முதல் செய்து விற்பனை செய்ய ஏற்பாடு செய்தால் இந்தத் தொழில் நல்ல நிலைமைக்கு வரும் என்பது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா? அம்மாதிரி ஒரு கார்ப்பரேஷன் ஏற்படுத்த அரசாங்கம் முன்வருமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இதுபற்றி முன்பே பரிசீலனை செய்தோம். இதற்கு நிதி உதவி ரிசர்வ் பாங்கிலிருந்து கிடைக்காது என்று சொல்லிவிட்டார்கள். தனியார் கம்பெனிகள் இந்த ஏற்பாட்டைச் செய்வதில் சர்க்காருக்கு ஆட்சேபனை இல்லை யென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : சார், இராமநாதபுரத்தில் மட்டும் 77 தீப்பெட்டித் தொழிற்சாலைகள் இருக்கின்றனவே. மற்ற மாவட்டங்களில் குறைவாக இருப்பதற்குக் காரணம் என்ன? இராமநாதபுரத்தில் இந்தத் தொழிலுக்கு ஏதாவது தனி வசதி இருக்கிறதா? இதைப் பரவலாக எல்லா மாவட்டங்களிலும் அமைக்க அரசாங்கம் முன்வருமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இராமநாதபுரத்தில் இது நீண்டகாலப் புராதனத் தொழில். அந்த ஊர் வரண்ட பிரதேசமாக இருப்பதால் தீப்பெட்டி நன்றாகச் செய்ய முடிகிறது. தீக்குச்சி எவ்வளவு சிக்கிரத்தில் காய்கிறதோ அவ்வளவு அதிக

1st November 1962]

மாகச் செய்ய முடியும். சென்னை நகரத்தில் காற்றில் நீர் (ஹய் மிடிடி) அதிகமாக இருக்கிறது. அதனால் இங்கு சலபமாகச் செய்ய முடியவில்லை. இராமநாதபுரத்தில் தீக்குச்சி செய்வதற்கான வசதி இருக்கிறது.

திரு. கே. டி. கோசல்ராம் : கார்ப்பரேஷன் ஏற்படுத்துவதற்கு ரிசர்வ் பாங்கு நிதி உதவி செய்ய ஒத்துக்கொள்ளவில்லை என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அவ்வாறு ஒரு கார்ப்பரேஷன் அமைப்பதில் சர்க்காருக்கு ஆட்சேபணை இல்லையென்று சொன்னார்கள். தனியார் அப்படி ஒரு கார்ப்பரேஷன் ஆரம்பித்தால் அதற்கு அரசாங்கம் என்ன உதவிகள் செய்யும்?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இது 'ஹைபதிகல் க்வெண்டன்' அப்பிளிகேஷன் போட்டால் பரிசீலனை செய்யப்படும்.

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : சென்னையில் சர்க்கார் துறையில் வைத்து நடத்திய தீப்பெட்டித் தொழிற்சாலை மூடப்பட்டதற்குக் காரணம் என்ன?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : சென்னை நகரத்தில் ஆரம்பித்த தொழிற்சாலை, தொழிற்சாலை என்ற ரீதியில் ஆரம்பிக்கப்படவில்லை. 'அன் எம்பளாய்மெண்ட் ரிலிப் ஸ்கீம்' என்ற முறையில், அதாவது வேலையில்லாத திண்டாட்டத்திற்கு நிவாரணம் அளிக்கும் முறையில் நான் ஒன்றுக்கு 12 அணா கூலி பெறும் நிமித்தம் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. அது ஆரம்பிக்கப்பட்ட காலத்தில் அந்தப் பகுதியில் வேலையில்லாத திண்டாட்டம் இருந்திருக்கவேண்டும். அப்போது, 8,000 பேர் வேலை வேண்டுமென மனுப் போட்டார்கள். வட சென்னையில் கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் பல கனரகத் தொழில்கள் ஏற்பட்டு விட்டதன் காரணமாக இந்தத் தொழிற்சாலைகளில் 12 அணாவுக்கு வேலை செய்ய ஆள் கிடைக்காமல் மூடப்பட்டது. இப்போது அதைக் காஞ்சிபுரத்தில் கொண்டு போய் வைத்திருக்கிறோம்.

S.S.L.C. Examination

*1070-GGG Q.—SRI V. SANKARAN : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state whether the Government are aware of the disparities between academic and secretarial courses, so far as the total marks required and the eligibility rules, in S.S.L.C Examinations under the 1959 scheme and the consequent phenomenal failures of secretarial students in the S.S.L.C. Examination?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Yes, Sir.

திரு. வை. சங்கரன் : அக்காடமிக் பாடப் படிப்பு எடுத்துக் கொண்டு படிக்கும் மாணவர்கள் வாங்க வேண்டிய மொத்த மார்க் என்ன? செக்ரடேரியல் கோர்ஸில் படிக்கும் மாணவர்கள் எடுக்க வேண்டிய மொத்தம் மார்க் என்ன? செக்ரடேரியல் பாட முறையில் படிக்கும் மாணவர்கள் வாங்க வேண்டிய மார்க்கை விட அக்காடமிக் பாடப் படிப்பு படிக்கும் மாணவர்கள் ஏன் அதிக மார்க் வாங்க வேண்டுமென்று வைக்கப்பட்டிருக்கின்றது? இந்த வேறுபாட்டைத் தவிர்க்க சர்க்கார் முயற்சி செய்யுமா?

[1st November 1962]

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அக்கடமிக் பாடப் படிப்பு படிக்கிறவர்கள் மேல் படிப்புக்குப் போகிறார்கள். செகரடேரியல் கோர்சில் படிக்கிறவர்கள் உத்தியோகத்திற்குப் போகிறார்கள். மேல் படிப்பு படிக்கப் போகிறவர்கள் ஓரளவு அதிக மார்ச் வாங்க வேண்டும்.

Regarding the Academic Course, a candidate offering the academic course should secure not less than 40 per cent in the Regional language or mother tongue and 40 per cent in English; and secure in the other three subjects of Mathematics, General Science and Social Studies not less than 35 per cent in two subjects and 30 per cent in the other, provided he secures not less than 225 marks in the five subjects taken together against a maximum of 300 marks. Such a candidate will be eligible to join the Pre-University Course.

Regarding the Secretarial Course, a candidate offering Secretarial course under the bifurcated courses of study should secure not less than 40 per cent in the Regional language or mother tongue, 40 per cent in English and not less than 35 per cent in each of the four subjects of the Secretarial course, and in Mathematics and in General Science. Such a candidate will be eligible to choose Natural Science and Physical Sciences under Group A of Part III of the Pre-University course.

High Court Judges

* 1070-HJH. Q.—SRI V. SANKARAN : Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state :

(a) whether the Central Government have referred to the State Government for its opinion any proposal regarding transfer of Judges from one High Court to another; and

(b) if so, the views expressed by this Government?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (a) & (b) I regret I cannot answer the question, as the Government consider that it would not be in public interest.

MR. SPEAKER : Questions are over.

[Note.—In asterisk (*) at the commencement of a speech indicates revision by the Member.]

II.—CALLING ATTENTION TO THE REVERSION OF SECONDARY GRADE TEACHERS IN TIRUTTANI TALUK.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Mr. Speaker, sir, I would like to make the following statement :—

Secondary Grade Teachers in Madras State have to undergo training for a period of two years. But in the Transferred Territory and Added areas, there are secondary grade teachers who have undergone only one year's training with reference to the rules in

1st November 1962] [Sri M: Bhaktavatsalam]

force in those areas. In the case of the Transferred areas from Travancore-Cochin State such teachers have been treated as fully qualified secondary grade teachers if they have put in 7 years of service. Extension of a similar concession to the teachers in the Added areas is under consideration.

It has been reported that there have been no cases of Secondary grade teachers with one year's training in the former District Board schools in Tiruttani Taluk being reverted as higher elementary grade teachers. A teacher holding the Secondary grade certificate of the Andhra State with one year's training who was appointed in a school in August 1960 was however, ousted from service in May 1962, as he was found unqualified to hold the post.

If specific cases where secondary grade teachers with one year's training have been reverted as higher elementary grade teachers are brought to the notice of the Government, further action will be taken.

III. PRESENTATION OF THE REPORT OF THE COMMITTEE ON RULES.

SRI K. PARTHASARATHY: Mr. Speaker, Sir, I present the Report (1962) of the Committee on Rules.

IV.—NON-OFFICIAL BILL.

(1) THE MADRAS BUILDINGS (LEASE AND RENT CONTROL) SECOND AMENDMENT BILL, 1962.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Sir, I beg leave to introduce the Madras Buildings (Lease and Rent Control) second Amendment Bill, 1962.

* கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அங்கத்தினர் தம்முடைய 'நான்-அபிஷியல்' பில்லைப் பிரேரித்திருக்கிறார்கள். வேறு சில அங்கத்தினர்களும் சில நான்-அபிஷியல் பில்லைப் பிரேரிக்க இருக்கிறார்கள். நான் இந்தச் சமயத்தில் ஒன்று தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். இதுவரையில் நடைபெற்று வருகிற ஒரு சம்பிரதாயப்படி நான்-அபிஷியல் மசோதாக்களை இந்த மன்றத்தில் இண்ட்ரட்யூஸ் பண்ணும்போது அதை அரசாங்கம் எதிர்ப்பது இல்லை. அந்த சம்பிரதாயத்தை யொட்டியே இப்போதும் இந்த நான்-அபிஷியல் பில்லை இண்ட்ரட்யூஸ் பண்ணும்போது அவற்றை அரசாங்கம் ஆட்சேபிக்க விரும்பவில்லை. அதனால் இந்த மசோதாக்களின் உட்பிரிவுகளை எல்லாம் அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்வதாக அர்த்தமில்லை என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: நிராகரிப்பதாகவும் அர்த்தமில்லை.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: ஏற்றுக்கொள்வதாக அர்த்தமில்லை என்றுதான் நான் சொன்னேன். (சிரிப்பு)

MR. SPEAKER: The question is—

“That leave be granted for the introduction of the Madras Buildings (Lease and Rent Control) Second Amendment Bill, 1962.

[Mr. Speaker] [1st November 1962]

The motion was put and carried and leave was granted.

SRIMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Sir, I introduce the Bill.

MR. SPEAKER: The Bill is introduced.

(2) THE MADRAS UNIVERSITY (AMENDMENT) BILL, 1962.

SRI RAMA ARANGANNAL: 1962-ஆம் ஆண்டு சென்னை பல்கலைக் கழகம் பற்றிய (திருத்த) மசோதாவை நான் அறிமுகம் செய்கிறேன்.

MR. SPEAKER: The question is—

“That leave be granted for the introduction of the Madras University (Amendment) Bill, 1962”.

The motion was put and carried, and leave was granted.

SRI RAMA ARANGANNAL: Sir, I introduce the Bill.

MR. SPEAKER: The Bill is introduced.

(3) THE MADRAS UNIVERSITY (AMENDMENT) BILL, 1962.

SRI M. KALYANASUNDARAM: Sir, I beg leave to introduce The Madras University (Amendment) Bill, 1962.

MR. SPEAKER: The question is—

“That leave be granted for the introduction of The Madras University (Amendment) Bill, 1962”.

The motion was put and carried and leave was granted.

SRI M. KALYANASUNDARAM: Sir, I introduce the Bill.

MR. SPEAKER: The Bill is introduced.

(4) THE MADRAS UNIVERSITY (AMENDMENT) BILL, 1962.

SRI A. RAGHAVA REDDI: Sir, I beg leave to introduce the Madras University (Amendment) Bill, 1962.

MR. SPEAKER: The question is—

“That leave be granted for the introduction of the Madras University (Amendment) Bill, 1962.”

The motion was put and carried and leave was granted.

SRI A. RAGHAVA REDDI: Sir, I introduce the Bill.

MR. SPEAKER: The Bill is introduced.

V.—NON-OFFICIAL RESOLUTIONS.

NATIONALISATION OF ALL BUS ROUTES EXTENDING OVER 25 MILES.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, “25 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள எல்லா பஸ் மார்க்கங்களையும் தேசியமயமாக்கும் திட்டத்தை, மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம்

1st November 1962] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

இறுதியடையு முன்பே முடிக்கும் வகையில் செயல்படுத்த, இச்சபை அரசினருக்குச் சிபாரிசு செய்கிறது” என்று என் பெயரில் உள்ள தீர்மானத்தை நான் பிரேரேபிக்கிறேன்.

திரு. ஆ. கு. சுப்பையா : நான் அந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரிக்கிறேன்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : என்னுடைய தீர்மானத்தை வற்புறுத்தி நான் சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். இம்மாதிரியான தீர்மானம் சட்டசபை முன்பு வந்துள்ளது : இது முதன்முறை அல்ல. நம் நாட்டிலே இதுமாதிரியான யோசனை இருப்பதும் முதன் முறையாக வந்தது அல்ல. திட்டக் கமிஷன் இத்தகைய சிபார்சுகளை வற்புறுத்திக் கொண்டிருக்கிறது. 1956-ஆம் ஆண்டில் பார்லிமென்டில் நிறைவேற்றப்பட்ட தொழில் கொள்கை சம்பந்தப்பட்ட திட்டத்தில் கூட ரஸ்தாப் போக்குவரத்து தேசியப் பாதுகாப்பு அடிப்படையில் பொதுத்துறையில் இருக்கவேண்டிய முக்கியத்துவம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. பி-பிரிவில் இது சேர்க்கப்பட்டு பெரும்பாலும் அரசாங்கமே ஏற்று நடத்த வேண்டுமென்று வற்புறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. நம் ராஜ்யத்திலும் இந்தக் கொள்கை 1947-லேயே கொள்கை அளவில் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறதை நாம் அறிவோம். சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த வரையில் நகர பஸ் போக்குவரத்துத் திட்டத்தை நமது அரசாங்கமே ஏற்று நடத்திக்கொண்டு வருகிறது. இப்போது கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அதை வேகமாக விஸ்தரித்துக் கொண்டு வருகிறார்கள். புதிதாக ஆரம்பிக்கும் நீண்டதூர மார்க்கங்களை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொண்டு நடத்துவது என்ற ஒரு கொள்கையும் இருக்கிறது. ஆனால் ஏற்கனவே இருக்கக் கூடிய நீண்ட தூர மார்க்கங்களை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்வதில் ஏன் தயக்கம் காட்டுகிறார்கள் என்பது எனக்குப் புரியவில்லை. இந்தத் தயக்கத்திற்கு அவசியம் இல்லையென்று வற்புறுத்துவதற்காகவே 25 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட மார்க்கங்களை அரசாங்கமே எடுத்து நடத்த—மூன்றாவது திட்ட காலத்திற்குள் முன் வரவேண்டும் என்பதாக நான் என்னுடைய திருத்தத்தைப் பிரேரித்திருக்கிறேன்.

அத்துறையில் கடந்த கால அனுபவமும் நமக்கு இருக்கிறது. பொதுத்துறையில் பஸ்களைக் கொண்டு வந்தால் சரியாக நடக்காது என்று சொன்னவர்கள் உண்டு. இப்போது சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறவர்களும் உண்டு. இருந்தாலும் இப்போது அரசாங்கம் பொதுத்துறையில் ஏற்று நடத்துகிற பஸ் சர்வீஸ்கள் நல்ல முறையில் திறமையாகத்தான் நடந்துகொண்டிருக்கின்றன. மக்களுக்குத் திருப்திகரமான முறையில் தான் சேவை செய்கின்றன என்ற உண்மையைக் குறைகூறுகிறவர்களும் மறுக்க முடியாது. ஆகவே தான் இதை விஸ்தரிக்கவேண்டுமென்றதுணியும் எனக்கு ஏற்பட்டது.

இருபத்தைந்து மைல்களுக்கு மேற்பட்ட பஸ் மார்க்கங்களை எல்லாம் சர்க்காரே ஏற்று நடத்த வேண்டும் என்பதற்கு முக்கியமாக நான் மூன்று காரணங்களை வலியுறுத்த விரும்புகிறேன்.

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [1st November 1962]

ஒன்று அரசாங்கத்தின் வருவாய். இரண்டு பொதுமக்களுக்குச் சேவை. மூன்று தொழிலாளர்களின் நலன். இந்த மூன்று குறிக் கோளையும் கொண்டு பார்க்கும்போது யாரும் என்னுடைய தீர்மானத்தின் அவசியத்தை மறுக்கமாட்டார்கள்.

போக்குவரத்து ஒரு முக்கியமான சாதனமாகும். இதன் மூலம் அரசாங்கத்திற்கு வருவாய் எப்படி வரும் என்று கூற விரும்புகிறேன். சென்னை நகர பஸ் போக்குவரத்தை நம்முடைய அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டபோது போட்ட மூலதனம் எவ்வளவாக இருந்தாலும் அதன் மூலதனம் இன்றைக்கு 5 கோடி அளவுக்குப் பெருகியுள்ளது. அத்துறையில் அரசாங்கத்தின் மூலதனம்—பஸ்களின் கிரயம், கட்டிடங்களின் கிரயம்—மற்றவைகளின் மதிப்போடு சேர்ந்து ஒரு கோடி அளவில் இருந்தது இப்போது 5 கோடியாக அபிவிருத்தி அடைந்திருக்கிறது. அதுவும் வெகு குறுகிய காலத்தில், கடந்த ஏழெட்டு ஆண்டுகளுக்குள்ளாகத்தான் அபிவிருத்தி அடைந்தது என்றால் மிகையாகாது. இந்த 5 கோடி மூலதனத்தை வைத்து நடத்துகிற அந்த பஸ் சர்வீஸில் வருஷம் ஒன்றுக்கு நமக்கு 3 கோடி ரூபாய் வருமானம் வந்து கொண்டிருக்கிறது. இந்த 4 கோடி ரூபாய் வருமானத்தில் செலவு 3 கோடி போயிற்று என்றாலும் நிகர லாபம் ஒரு கோடிக்கு வருகிறது. இது தவிர அரசாங்கத்திற்கு பஸ்களுக்காக என்று கொடுக்கக்கூடிய வரிப் பணம் கிட்டத்தட்ட 46 லட்சம்—நமக்கு அவ்வினத்தில் செலவு என்று ஒதுக்கப்பட்டுள்ள 3 கோடியிலேயே சேர்ந்திருக்கிறது. இவை எல்லாம் போக நிகர லாபம் 98 லட்சம் நமக்கு வருகிறது. அதைத்தான் நான் ஒரு கோடி என்று சொல்கிறேன். இது தவிர கேள்வி நிதி 80 லட்சம், இன்னும் பாதுகாப்பு நிதிக்கு, பிரயாணிகளுடைய சௌகர்யங்களுக்கு என்று தனித்தனியாக அந்த 3 கோடியில் ஒதுக்கப்படுகிறது. ஆக இவை யெல்லாம் போக நம்முடைய 5 கோடி மூலதனத்திற்கு 1 கோடி நிகர லாபம் இன்றையதினம் நமக்குக் கிடைத்து வருகிறது. ஆகவே தான் இந்தத் துறையில் நிச்சயமாக இருக்கிற வருவாயை முன்னிட்டாவது 25 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட பஸ் மார்க்கங்களை சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்பதாகச் சொல்கிறேன்.

சமீபத்தில் பஸ்களுக்கு அரசாங்கத்தார் வரி விதித்தார்கள். இதை பஸ் முதலாளிகள் ஏற்றுக்கொண்டார்கள். லாரிகளுக்கும் போட்டார்கள். லாரி ஓனர்கள் ஏற்றுக்கொண்டார்கள். பெரிய பஸ் முதலாளிகளுக்கு, பெரிய லாரி முதலாளிகளுக்கு இதனால் கஷ்டம் ஒன்றும் வந்துவிடாது. ஆனால் சிறிய முதலாளிகள் பாதிக்கப்படக்கூடும். ஆகவே இவர்கள் எதிர்த்தார்கள். பெரிய முதலாளிகள் அரசாங்கத்தை ஆதரிக்கிறபோது இவர்கள் சாமான்யம். ஆகவே அப்புறம் வாபஸ் பெற்றார்கள். இவர்களிடத்தில் வரி போட்டு பணம் வசூல் செய்வது தான் நாமே பஸ்களை வைத்து நடத்துவதைவிட சலபம் என்று கருதக்கூடியவர்கள் ஒரு பக்கம் இருக்கலாம்.

அது இருக்கட்டும். பெரிய ஆப்பரேட்டர்கள் இவ்வளவு அதிகமாக லாபம் சம்பாதித்து, ஏதோ ஒரு சிறிதளவு அரசாங்கத்திற்கு உதவி செய்யலாம், வரியின் மூலமாக. அந்த வரியைக்கூட

1st November 1962] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

எல்லா ஆப்பரேட்டர்களும் சரியானபடி கணக்கு வைத்து, சரிபான்படி அரசாங்கத்திற்குச் செலுத்துகிறார்கள் என்று அமைச்சர் அவர்கள் துணிந்து கூறுவார்களா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன். அநேகமாக ஆப்பரேட்டர்கள் இரண்டு கணக்கு வைத்துக் கொள்வார்கள். இரண்டு கணக்கு வைக்காதவர்கள் இருப்பார்களேயானால், அவர்கள் சொம்ப ஏமாந்தவர்களாகத்தான் இருக்கவேண்டும்.

சமீபத்தில் நான் ஒரு பஸ்ஸில் காஞ்சிபுரத்திலிருந்து சென்னைக்குப் பிரயாணம் செய்து வந்தேன். பஸ் காஞ்சிபுரத்தை விட்டு, ஆறு, ஏழு மைல் தாண்டியவுடனே ஓர் ஊர் வந்தது. அந்த ஊரையும் தாண்டி ஊருக்கு வெளியே வந்தவுடனே அந்த பஸ்ஸில் நிறையப் பிரயாணிகள் ஏறினார்கள். ஏற்கனவேயே பஸ் நிறைய பிரயாணிகள் உட்கார்ந்திருந்தார்கள். புதிதாக ஏறினவர்கள் அத்தனை பேரையும் நிறுத்திவைத்துக்கொண்டிருந்தது எனக்கு ஆச்சரியமாகப் போய்விட்டது. டவுன் பஸ் சர்வீஸில்தான் இருபது மூப்பது பேர்களை நிறுத்தி வைக்கிறார்கள். ஆனால், அந்த பஸ்ஸில் 50, 52 பேர்கள் ஏற்கனவே உட்கார்ந்துகொண்டிருக்க, மேலும் பிரயாணிகளை ஏற்றிக்கொள்வதென்றால், அது என்ன சமாசாரம் என்றே எனக்குப் புரியாமல் இருந்தது. நான் யாரையும் ஒன்றும் கேட்கவில்லை. என்னை யார் என்று பிரயாணிகளுக்கும் தெரியாது. நல்ல வேளை, ட்ரைவருக்கும், கண்டக்டருக்கும் கூட என்னைத் தெரியாது. என் முகத்தைப் பார்த்தவுடன் ட்ரைவருக்குக் குற்றமாகத் தோன்றியதோ என்னவோ? அவராகவே சொல்லிக்கொண்டார், 'இந்த பஸ்ஸை விட்டால் மத்தியானம் மூன்று மணிக்கு மேல் தான் பஸ் வரும். பிரயாணிகள் கஷ்டப்படுவார்களே என்பதற்காக எல்லோரையும் ஏற்றிக்கொண்டு போகிறோம்' என்று சொன்னார். அவராகவே சொன்னார். நான் கேட்கவில்லை. என்னை யார் என்று சொல்லிக்கொள்ளாமலேயே கவனித்துக்கொண்டு வந்தேன். பஸ் இன்னும் கொஞ்ச தூரம் ஓடி, கடைசியில் செங்கற் பட்டு வந்தது. அங்கு வந்தவுடனே பஸ் ஸ்டாண்டுக்குத்தான் போகும் என்று நினைத்தேன். ஆனால், ஊர் எல்லையில் பஸ் துறைந்தவுடனேயே நின்றுகொண்டிருந்த பிரயாணிகள் அத்தனை பேரையும் இறக்கிவிட்டுவிட்டார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலையை ஒரு வேளை 15, 20 வருஷங்களுக்கு முன்னால் பார்த்திருக்கிறோம். ஆனால், சமீபத்தில், அதுவும் சென்னை நகருக்கு அருகிலேயே, இப்படிப் பார்த்தது எனக்கு ஆச்சரியமாகப் போய்விட்டது. நான் பேச ஆரம்பித்தேன். அப்பொழுதும் நான் யார் என்று அவர்களுக்குத் தெரியாது. ட்ரைவர், கண்டக்டரைப் பார்த்து 'இவ்வளவு பிரயாணிகள் வழியில் இடம் கிடைக்காமல் நிற்கும் போது, ஏன் இந்த ரூட்டில் அதிக பஸ்கள் விடக்கூடாது?' என்று கேட்டேன். அதற்கு, 'மேலும் பஸ் விட்டால், ஏற்கனவே பஸ் விட்டுக்கொண்டிருக்கிற ஆப்பரேட்டருக்குக் கஷ்டமாகப் போய் விடும், அவர் ஆட்சேபித்துக்கொண்டிருக்கிறார்' என்று பதில் வந்தது. 'இந்த ரூட்டில் தினமும் நிலைமை இப்படித்தான் இருக்கிறது; இப்படித்தான் ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள்' என்று பிரயாணிகளும் சொன்னார்கள். இதுபற்றி நான் அரசாங்கத்

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [1st November 1962]

திருக்குக் கூட எழுதியனுப்பியிருக்கிறேன். நின்றுகொண்டுவந்த பிரயாணிகளுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட டிக்கட்டும், உட்கார்ந்து கொண்டு வந்தவர்களுடைய டிக்கட்டும் ஒன்றா என்பதை விசாரணை செய்து பார்க்கட்டும். நின்று கொண்டு வந்தவர்களின் டிக்கட்டுக்கான கணக்கையும் காண்பித்திருந்தால், அப்படி ஏற்றிக் கொண்டு வந்த காரியம் சட்ட விரோதமான காரியம் தானே? இவ்விதமாக சட்ட விரோதமான காரியங்கள் பல நடக்கின்றன.

நம்முடைய சட்டத்தின்படி கிடைக்க வேண்டிய வரி, கம்ப வுண்டு பண்ணியிருப்பதையெல்லாம் வேண்டுமானால் கரைகட்டாக வசூல் பண்ணியிருக்கலாம். அதிலேகூட, 4, 5 வருஷங்களுக்கு முன்னால் ஏமாந்திருந்தது உண்டு. சில பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் கவார்ட்டருக்கு டாக்ஸ் கட்டாமலேயே பஸ்களை ஓட்டிக்கொண்டிருந்து, ஒரு வருஷம், இரண்டு வருஷம், நான்கு, ஐந்து குவார்ட்டருக்குக்கூட டாக்ஸ் கட்டாமல் இருந்து, அதுபற்றி கேஸ் போட்டு, அது ஹைகோர்ட்டுக்குப் போய், அரசாங்கத்திற்குத்தான் நஷ்டம் ஏற்பட்டதே தவிர, பஸ் ஆப்பரேட்டர்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படவில்லை. அப்படிப்பட்ட சம்பவங்களும் உண்டு.

பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்டைத் தனியார் துறையில் வைத்திருக்கும் காரணத்தால் அரசாங்கத்திற்கு வருமானம் குறைகிறது. தனிப்பட்ட நபர்கள் என்ன செய்கிறார்கள்? அவர்கள் போட்ட முதலுக்கு அதிகமாக லாபம் கிடைக்காவிட்டால், சமுதாயத்தில் பல தீய பழக்கங்களுக்குத்தான் அது இடம் அளிக்கிறதே தவிர, நேர்மையான காரியங்களுக்கு அந்தச் சொத்து பயன்படுவதில்லை, ஏதோ ஒரு சிலரைத் தவிர, இவ்வளவு முக்கியமான தொழிலை, இவ்வளவு அதிகமாக வருமானம் கிடைக்கக் கூடிய தொழிலை, தனியார் துறையில், இவ்வளவு காலமாக விட்டுவைத்திருப்பது சரியல்ல. சில பெரிய ஆப்பரேட்டர்களுக்கு ஏகபோகமான சலுகை கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. மதுரை நகர் பூராவும் ஒரு பஸ் ஆப்பரேட்டர் ஏகபோகமாக பஸ்கள் விட்டுக்கொண்டிருக்கிறார். கோயமுத்தூர்-வால்பாறை, மதுரை-கம்பம் வரையிலும் இருக்கும் மார்க்கங்கள் ஒரு ஆப்பரேட்டருக்குச் சொந்தம். இம்மாதிரி ஏக போகமாக—அது யாராவது இருக்கட்டும்—என் விட்டு வைக்க வேண்டும்? இதனால் என்ன பழக்க வழக்கங்கள் வருகின்றன? அரசியலே அவர்கள் கைக்குப் போகக்கூடிய நிலையில் இருக்கிறது, சில ஜில்லாக்களில். சில சந்தர்ப்பங்களில் அமைச்சர் சார்ந்திருக்கும் கட்சிக்கு லாபமாக இருக்கலாம். அது தற்காலிகமானது, அது அபாயகரமானது என்று நான் அவர்களை எச்சரிக்கிறேன். ஆளும் கட்சிக்கும் கொடுப்பார்கள். 'தேசிய மயமாகி, முன்னேறக் கூடாது, சோஷலிசம் ஏற்படக் கூடாது, என்று சொல்லக்கூடிய கட்சிக்கும் கொடுப்பார்கள், இவர்களையும் பயன்படுத்தலாம், அவர்களையும் பயன்படுத்தலாம் என்று இரண்டு பேரையுமே பயன்படுத்தி, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் அரசியலிலேகூட பிரவேசித்து, அரசியலே அத்தகையவர்களுடைய கைக்குப் போகக்கூடிய அபாயம் இருக்கிறது என்பதை அமைச்சர்களும் புரிந்து கொள்ளாமல் இல்லை.

1st November 1962] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

அரசாங்கத்திற்கு வருமானத்தைப் பெறுவதற்காகவாவது கட்டாயம் நீண்டதூர பஸ் மார்க்கங்களை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும். இருபத்தைந்து மைல்களுக்கு அதிகமாக உள்ள பஸ் மார்க்கங்களை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கின்றேன். முன்பு கனம் அங்கத் தினர் திரு. கருணாநிதி அவர்கள் இதே யோசனையைச் சொன்ன போது, அமைச்சர் அவர்கள், 'எத்தனை கோடி ரூபாய் ஆகும்; அரசாங்கத்திடம் எங்கே பணம் இருக்கிறது? இதையெல்லாம் சிந்தித்தாரா?' என்று கேட்டார்கள். எதற்காக நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டும் என்று எனக்குப் புரியவில்லை. ஒரு பர்மிட்டின் ஆயுட்காலம் எத்தனை ஆண்டோ அதற்குப் பிறகு அந்தப் பர்மிட்டை மீண்டும் கொடுப்பதற்குப் பதிலாக அரசாங்கமே எடுத்துக்கொண்டுவிட்டால், நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வேண்டிய அவசியம் எங்கிருந்து வரும்? அப்படித்தான் கோர்ட்டுக்குப் போகட்டுமே. இதுவரைக்கும் சம்பாதித்தது போதாதா? அவர் களுக்குப் பிறப்புரிமையா? பிறந்து வருகிறபோதே அந்த உரிமை யோடு பிறந்தார்களா? அரசியல் சட்டத்தைத் திருத்த வேண்டும் என்றால், அதையும் திருத்துவதற்கு என்ன ஆட்சேபணை இருக்க முடியும்? ஓடும் பஸ்கள் எல்லாவற்றையும் வாங்க வேண்டும் என்று நான் சொல்லவில்லை. மூன்று வருஷம் பூர்த்தியாகப் பூர்த்தியாகப், படிப்படியாக, 25 மைல்களுக்கு அதிகமாக இருக்கக் கூடிய மார்க்கங்களை எடுத்துக்கொள்ளலாம். பஸ்களையே நம்பி யிருக்கக்கூடியவர்களானால், அப்பேர்ப்பட்டவர்களுக்கு வசதி செய்துகொடுக்கவேண்டும். அந்த முறையிலேதான் 25 மைல்களுக்கு உட்பட்ட தூரமுள்ள மார்க்கங்களைத் தனியார்த் துறையிலே விட்டு வைக்கலாம் என்று தீர்மானத்தை நான் கொடுத்திருக்கிறேன். என்னுடைய தீர்மானமானது, 1956-ஆம் வருஷத்திய (இன்டஸ்ட் ரியல் பாலிசி) தொழில் கொள்கையின்படியே அமைந்திருக்கிறது. என்னுடைய சொந்தக் கருத்து அல்ல அது, ஆளும் கட்சியினர் ஏற்றுக்கொள்ளாத தத்துவத்தை நான் சொல்லவில்லை என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பிரயாணிகளுடைய வசதியைப் பார்ப்போம். சர்க்கார்த் துறையில் நடத்தினால் பிரயாணிகளுக்கு வசதி அவ்வளவு திறமையாகச் செய்து கொடுக்க முடியாது என்பதைப் பலர் வலியுறுத்துகிறார்கள். ஆனால் பஸ் தொழிலைப் பொறுத்த மட்டில், நம்முடைய அரசாங்க பஸ்களில் ஏற்படுத்திக் கொடுத்துள்ள சௌகரியங்களைத் தனியார் லிடுகிற பஸ்களில்—எவ்வளவு சிறந்த ஆப்பரேட்டராக இருந்தாலும்—காணமுடிகிறதா என்று பாருங்கள். அரசாங்க பஸ்கள் பெரிதாக இருக்கின்றன. என்ன அகலம் இருக்கவேண்டும், என்ன நீளம் இருக்கவேண்டும், சாய்மானம் எவ்வளவு சாய்வாக இருக்கவேண்டும், முன்னால் இருக்கும் சீட்டுக்கும், பின்னால் இருக்கும் சீட்டுக்கும் இடைவெளி எவ்வளவு இருக்கவேண்டும் என்பது பற்றியெல்லாம் விதிகள் இருக்கின்றன. அந்த விதிகளை மீறாமல் அரசாங்க பஸ்கள் கட்டப்படுகின்றன. ஆகையால் தான், அரசாங்க பஸ்களில்—நீண்ட தூர பஸ்களில்—35 பேர் தான்

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [1st November 1962]

உட்கார முடிகிறது. தனியார் பஸ், அரசாங்க பஸ்ஸைவிடக் குறுகியதாகக் கட்டப்பட்டிருப்பதோடு, அவை 54 பேர்கள் உட்கார்ந்துகொள்ளும் முறையில் இருக்கின்றன. அவர்களும் இதே விதிகளைத்தான் அனுஷ்டிக்கவேண்டும். என்றாலும்கூட, சாய்மானத்தை முன்னால் தள்ளி, ஆசனத்தைப் பின்னால் தள்ளி, உட்காருகிறவர்களுக்கு முதுகு வலி கண்டுவிடச் செய்கிறார்கள். தனியார் பஸ்ஸில் அமைச்சர் பிரயாணம் செய்தது உண்டோ இல்லையோ எனக்குத் தெரியாது. ஆனால், நான் நீண்ட தூரம் தனியார் பஸ்களில் போவதுண்டு. அப்படிப் போகும்போது, என்னுடைய முதுகுக்குத் தெம்பு எவ்வளவு இருக்கிறது என்று பரிட்சை பார்க்கப்பட்டுவிடுகிறது. நாம் நீண்ட தூரப் பஸ்கள் விடுகிறோம். தனியாரும் நீண்ட தூரப் பஸ் விடுகிறார்கள். சேலத் திலிருந்து திருச்சி போகக்கூடிய பஸ் எப்படியிருக்கிறது? நீண்ட தூர பஸ்களில் பக்கவாட்டில் நீண்ட சீட் இருக்கக்கூடாது என்று விதி இருக்கிறது. பஸ் ஓடக்கூடிய திசையை நோக்கி பிரயாணிகளின் சீட்கள் அமைந்ததால் தான் பிரயாணிகளுக்கு வசதியாக இருக்கும். பக்கவாட்டில், உட்கார்ந்திருப்பது சங்கடமாக இருக்கிறது. அதுவும், நீண்ட தூரப் பயணத்தில், பஸ் வேகமாக ஓடும் போது சங்கடமாக இருக்கும் என்ற எண்ணத்தில்தான், 'ஸைட்வேஸ் ஃபேஸிங் ஸீட்' இல்லாமல் இருக்கவேண்டுமென்று பிறிணயித்திருக்கிறார்கள். ஒரு 'ரோ'வில், சாமான்களைச் சாக்குப் பையில் கொட்டிக் குலுக்குவதுபோல், எவ்வளவு பேர் வேண்டுமானாலும் உட்காரும் வண்ணம் சில தனியார் பஸ்ஸில் ஸீட்கள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஆக, பிரயாணிகளுடைய வசதியைப் பார்க்கும்போது, தனியார் துறையில் இருக்கும் பஸ்களில் அவ்வளவு சௌகரியம் கிடையாது. சௌகரியம் குறைவாகத் தான் இருக்கிறது. விதிகள் மீறப்படுகின்றன. அதனால் பிரயாணிகளுக்குக் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. இந்த விதிகள் பற்றி பெய்லாம் பிரயாணிகளுக்கு அவ்வளவாகத் தெரிவிதில்லை. ரயிலில் நின்றகொண்டு பிரயாணம் செய்வதைவிட பஸ்ஸில் உட்கார்ந்து கொண்டாவது பிரயாணம் செய்யலாமே என்ற காரணத்தால், எவ்வளவு கஷ்டம் இருந்தாலும், அவற்றைச் சகித்துக் கொண்டு, பொது ஜனங்கள் பிரயாணம் செய்கிறார்களே தவிர, அவற்றிலுள்ள சௌகரியம் காரணமாக அல்ல.

1-00
அ. ந.

தனியார் துறையில் பஸ் போக்குவரத்தை விட்டு விட்டு இன்னின்ன வசதிகள் செய்யவேண்டுமென்று விதிகள் பிறப்பித்து மட்டும் அவற்றை அமுல் செய்யமுடியவில்லை. பஸ் நம்பரைக் குறிப்பிட்டு, விலாசத்தைக் குறிப்பிட்டு, இன்னின்ன பஸ்கள் விதிகள்படி நடக்கவில்லை என்று நான் அதிகாரிகளுக்கு பல முறை எழுதியிருக்கிறேன். அதற்கு பதில் வரும்போது, தங்கள் கடிதம் வந்தது, தாங்கள் கூறியிருக்கும் புகார்களை விசாரிக்கிறோம் என்று பதில் வரும். அடுத்த கடிதத்தில், தாங்கள் கூறியிருக்கும் புகார்களை விசாரித்தோம், பஸ்ஸைப் பார்வையிட்டோம், தாங்கள் கூறியிருக்கும் குற்றச்சாட்டுகள் உண்மை என்று தெரிய வருகிறது, அந்தக் குறைகளை நிவர்த்தி செய்யுமாறு பஸ் ஆப்பரேட்டருக்கு உத்தரவு போட்டிருக்

1st November 1962] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

கிரேம் என்று சொல்லி பதில் வரும். அதற்குப் பிறகும் அந்த பஸ் அப்படியேதான் ஓடிக்கொண்டிருக்கும். அதிகாரிகளிடம் இருந்து மேற்சொன்னபடி கடிதம் வருகிறதே தவிர அந்த பஸ் அப்படியேதான் ஓடிக்கொண்டிருக்கும். ஈரூன்ஸ் போர்ட் கமிஷனர் ஆபிசில் பார்த்தால் என் கடிதங்கள் பல இருக்கும். பரவலாக எல்லா ஆப்பரேட்டர்களும் செய்யக் கூடியது இது. குறைந்த இடத்தை வைத்துக் கொண்டு அதிகப் பிரயாணிகளை உட்கார வைத்து அதிகப்படி சம்பாதிக்க வேண்டுமென்பது தான் அவர்கள் எண்ணம். கூடுதல் பத்து சீட்கள் இருந்தால் அதிகப்படியாக சர்சார்ஜ் கிடைக்கலாம் என்ற எண்ணம் அரசாங்கத்திற்கு இருக்கலாம். அவர்களுக்கும் கிடைக்கட்டும், நமக்கும் கிடைக்கட்டுமே என்று அவர்கள் நினைக்கலாம். ஆனால் பிரயாணிகள் எவ்வளவு கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்று பார்க்க வேண்டும். தனியார் துறையில் பஸ் போக்குவரத்தை விட்டு வைத்திருப்பது சரி அல்ல, நியாயமல்ல. அரசாங்கமே அதை ஏற்று நடத்த வேண்டுமென்பதுதான் என் தாழ்மையான அபிப்பிராயம். தொழிலாளர்கள் நிலையை எடுத்துக்கொள்வோம். தனியார் துறையில், பஸ் ஆபரேட்டர்கள் போனஸ் போன்ற வசதிகள் செய்து கொடுக்கலாம். அரசாங்கத்தில் போனஸ் கொடுப்பதில்லை. அரசாங்கத்தின்கீழ் இருக்குமானால் எல்லோருக்கும் ஒரேமாதிரி சம்பளம், சர்வீஸ் கண்டிஷன்ஸ் எல்லாம் இருக்க முடியும். தொழிலாளர்களும் சிறந்த முறையில் வேலை செய்வதற்கு நல்ல பயிற்சி அளிக்க முடியும். நமது ராஜ்யத்தில் ட்ரைவர்ஸ், கண்டக்டர்ஸ் ஆகியவர்களுக்கு விசேஷ பயிற்சி என்பது கிடையாது. காலையில் கேட்கப்பட்ட கேள்விகளுக்கு கொடுத்திருக்கும் பதிலைப் பாருங்கள். சென்னை டாக்ஸி ட்ரைவர்கள் மக்களை மதிப்பதில்லை. குறைந்த தூரம் செல்வதற்கு ஏற்றிக் கொண்டு போவதில்லை, குறைந்த தூரம் என்று அறிந்தால் முடியாது என்று சொல்கிறார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு ஏன் இந்தக் கெட்ட பழக்கம் வருகிறது? அவர்களை நாம் அயோக்கியர்கள் என்று சொல்ல முடியாது. யோக்கியதையும், அயோக்கியதையும் சுற்றுப்புறத்தையும், சூழ்நிலையையும் ஓட்டித்தான் ஏற்படுகிறது. அவர்களும் நம் சமுதாயத்தில் உள்ளவர்கள்தான். பிறவியிலேயே நல்லது கெட்டது என்று ஒன்றும் கிடையாது. சுற்றுப்புறமும், சூழ்நிலையும் தான் அவர்களை அப்படி செய்ய வைக்கிறது. முதலாளியிடம் 30 ரூபாய் கட்டுகிறேன் என்று சொல்லி எடுத்துக் கொண்டு வந்து, அதன்மேல் தன் உழைப்பிற்கும் பெற்றுக் கொண்டு வண்டி ஓட்டவேண்டியிருக்கிறது. ஆக, பொதுமக்களை ஏமாற்றினாலும் சரி என்று போகவேண்டியிருக்கிறது. தனியார் துறை பல்களை எடுத்துக்கொண்டால் ட்ரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் மக்களுக்குத் தொந்தரவு கொடுக்கிறார்கள், தவறான முறையில் நடக்கிறார்கள். அவர்கள், வருமானம் இவ்வளவு என்று காட்ட வேண்டும், அப்படிச் செய்தால்தான் அன்றைய பாட்டா உண்டு. ஆகவே அதற்காக அவர்கள் பொதுமக்களிடம் தவறான முறையில் நடக்கிறார்கள். தொழிலாளர்களுக்கும், பொதுமக்களுக்கும் நல்ல உறவு இருக்க வேண்டுமென்றால் அரசாங்கமே பஸ் போக்கு

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] 1st November 1962

வரத்தை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும். அரசாங்கமே ஏற்று நடத்தினால் தவறான வழியில் போகவேண்டியிராது. நாம் முத்திப் போய், ஓவர் டேக் செய்து சம்பாதிக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் அரசாங்க பஸ் ஊழியர்களுக்கு இருக்காது. ஆனால் தனியார் துறையில் உள்ள பஸ்கள், ஓவர் டேக் செய்வது, போட்டி போட்டு செல்வது இவைகளைப் பார்க்கிறோம். தொழிலாளர்களிடம் நல்ல பண்பாடு இருக்க வேண்டுமென்றால் ஒரே நிர்வாகத்தின்கீழ் இருந்தால்தான் அது சாத்தியப்படும். அவசியமானால் அவர்களுக்கு ஒரு குறைந்தபட்ச பயிற்சி கொடுத்து, ஓரளவிற்கு முதல் சிசிச்சை கொடுப்பதற்கான ஞானத்தையும் கொடுத்து அவர்கள் மக்களுக்கு சிறந்த முறையில் சேவை செய்யக்கூடிய முறையில் அவர்களைத் தயார் செய்ய முடியும். அத்தகைய ஒரு தொழிலாளர் படையையும் நாம் தயார் செய்ய முடியும். தொழிலாளர்களும் திருப்தியாக இருக்க முடியும். அரசாங்கம் நடத்தினால் அடிக்கடி வேலை நிறுத்தம் போன்ற தொந்தரவுகள் ஏற்படாமல் பார்த்துக் கொள்ளலாம். ஆனால், சில சமயம், அதிகாரிகள் செய்யும் தவறுகளினாலும், அமைச்சர்கள் செய்பவர்கள் சில தவறுகளினாலும் தொழிலாளர்களுக்கு அத்திரம் ஏற்படலாம். சிலவர்கள் செய்யலாம். ஆனால் அதில் உடனடி கவனம் செலுத்தி செட்டில் செய்ய முடியும். தனிப்பட்ட மந்தலாளிகளுக்கு என்னால் வீம்பு ஏற்படுகிறது. தொழிலாளர்களிடம் அத்திரம் ஏற்படுகிறது. கடந்த ஒரு ஆண்டில் பஸ் ஆபரேட்டர்களுக்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் இடையே நடந்திருக்கக்கூடிய தகராறுகள் கணிசமான அளவிற்கு அதிகரித்திருக்கிறது. பஸ் ஆபரேட்டர்கள் எவ்வளவு சம்பாதிக்கிறார்கள், எப்படி அரசாங்கத்தை ஏமாற்றுகிறார்கள், எப்படி பொது மக்களை ஏமாற்றுகிறார்கள் என்பதை பஸ் தொழிலாளர்கள் நேரடியாக பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் தங்கள் கைப்பட சம்பாதித்துக் கொடுக்கிறார்கள். பஞ்சாலையிலோ அல்லது பாக்டரிகளிலோ முதலாளிகளுக்கு லாபம் ஏற்படுவதை தொழிலாளிகள் நேரடியாக பார்ப்பதில்லை. ஆனால் இங்கு தொழிலாளி நேரடியாகப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறான். இப்படி லாபம் சம்பாதித்து நம்மை ஏமாற்றுகிறார்களே என்று அவர்களுக்கு வயிற்றெரிச்சல் ஏற்படுகிறது. அரசாங்கத்திற்கு லாபம் வந்தால் அதுகுறித்து வருத்தம் ஏற்பட முடியாது. காரணம், அந்த லாபம் பொதுமக்களுக்குப் போய் சேரக்கூடியது. ஆகவே, அரசாங்கம் பஸ் போக்குவரத்தை ஏற்று நடத்துவதை தொழிலாளர்களும் விரும்புவார்கள் என்பதை கனம் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுள்ள விரும்புகிறேன். தொழிலாளர்களானாலும் சரி அல்லது பொதுமக்களானாலும் சரி, நம் நாடு முன்னேற வேண்டுமென்று நினைக்கும் எல்லோருமே பஸ் தொழிலை அரசாங்கம் ஏற்று நடத்துவதைக்கான் விரும்புவார்கள், வலியுறுத்துவார்கள். அதில் இரண்டு வித அபிப்பிராயம் இருக்க முடியாது. அரசாங்கம் ஏற்று நடத்தினால் அதில் நிர்வாகச் செலவு கூட ரொம்பவும் குறையும் என்பது என் அபிப்பிராயம். மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்ட் அட்மினிஸ்ட்ரேஷன் ஸ்டேட்.

1st November 1962] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

முன்னஸ்போர்ட் இவற்றை ஒன்றாக இணைத்து நடத்திவிட முடியும். அதில் ஒரு பகுதியாக இதை வைத்துவிட முடியும். பின்னர், லஞ்சம் கொடுக்கும் பழக்கம் இருக்கிறது. ப்ரேக் சர்ட்டிபிகேட்டில் இருந்து, பஸ் பெர்மிட் வாங்குவது வரையில் எந்த மனு போனாலும் இதற்கு, இதற்கு இவ்வளவு, இவ்வளவு என்று ரேட் கொடுக்க வேண்டும் என்ற பழக்கம் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசில் இருக்கிறது. அங்குள்ள சிப்பந்திகள் அயோக்கியர்கள் என்று அர்த்தம் அல்ல. அபரேடர்கள் நான் முங்கி, நீ முந்தி என்று வந்து கொடுத்த பழக்குகிறார்கள். அபரேடர்கள் பெறும் லாபத்தைப் பார்த்தும்போது இந்த அதிகாரிகளுக்கும் ஒரு ஆசை ஏற்படுகிறது. அகவே லஞ்சம் இன்றி திறமையான ஒரு போக்குவரத்து இருக்க வேண்டுமென்றால் அது தனியார் துறை இருக்கும் வரை அது நடக்கவே நடக்காது. அகவே பஸ் போக்குவரத்தை அரசாங்கமே ஏற்றெடுத்து நடத்த வேண்டும். அக நம் நாட்டில் அரசியல் சரியாக இருக்கவேண்டுமானால், பொதுமக்களுக்கு சேவை சரியாகக் கிடைக்கவேண்டுமென்று சொன்னால் எளிதில் லாபம் கிடைக்கும் இந்தத் தொழிலை அரசாங்கமே ஏற்றெடுத்து நடத்த வேண்டும். இன்னொன்று, காலையில், லாரி போக்குவரத்தை என் அரசாங்கமே ஏற்றெடுத்து நடத்தக் கூடாது என்று கேள்வி கேட்கப்பட்டது. அபரேடர்கள் ஸ்ட்ரைக் செய்தார்கள், அதற்காக பயமுறுத்தினோம் என்று சொன்னார்கள். இந்த கேள்வி போட்டது, ரொம்ப நாட்களுக்கு முன்னால். லாரிகளும், தீண்டாமை போருமாவால் அதற்கு விசேஷ செலவு வேண்டி வராது. முக்கியமான நகரங்களில் எல்லாம் ஸ்டேட் முன்னஸ்போர்ட் காரியாலயங்கள் இருக்கின்றன. ரெயில்வேக்களில் சிறு பார்சல்களை எற்றிச் செல்வதைப்போல் சிறு பார்சல்களை அரசாங்க லாரியில் வைக்க எடுத்துப்போனால் அதிலும் நமக்கு லாபம் கிடைக்கும். (குறுக்கீடு) அரசாங்கம் லாரிப் போக்குவரத்தை ஏற்றுக்கொள்வது லாபகரமாகயிருக்கும் என்ற யோசனையை சொல்ல வேண்டாமென்றால் சொல்லவில்லை. குறைந்த தூரத் திற்கு சாமான்களை எடுத்துச் செல்வதினால் அதிக லாபம் கிடைக்கும். ஆக, பஸ் போக்குவரத்தை ஏற்று நடத்த முன் வரவேண்டும். அதற்கு ஒரு சார்மிக் ஆகரவு தேடுவதற்குத்தான் நான் ஒத்தீர்மானத்தை பிரேரேபிக்கிறேன். கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒரு சங்கடம் இருக்கலாம். எப்படி இதை திடீர் என்று ஒப்புக்கொள்வது? அப்படி ஒப்பக் கொண்டால் நம்மை ஆதரிப்பவர்கள்—கனிப்பட்ட முறையில் நான் எந்த அமைச்சரையும்—கறிப்பிடவில்லை அவர்கள் கட்சியை பெரிய அபரேடர்கள் ஆதரிக்கிறார்கள் என்பதில் என்ன ரகசியம் இருக்கிறது, இது தெரிந்த விஷயம்தான். எந்த ஜில்லாவிலும், காங்கிரஸ் கட்சியின் பொருளாதாரர், அல்லது தலைவர் போன்றவர்களை எடுத்துக் கொண்டால் அவர்கள் பெரிய அபரேடர்களாகத்தான் இருப்பார்கள். கசர் சட்டை போட்டுக் கொண்டு போனால் ஆர்.டி.ஓ. கூட பயப்படவேண்டியிருக்கிறது. இப்படியிருக்கையில், எப்படி நாம் இதை ஏற்றுக் கொள்வது என்ற பயம் இருக்கலாம்.

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [1st November 1962]

அதே சமயத்தில் உங்களுடைய தந்திரமும் பஸ் ஆட்டரேட்டர் களுக்குத் தெரியாமல் இல்லை. எதற்கு நமக்கு என்று இருக்கிறார்கள். ஆனால் அரசாங்கம் உள்ளூர் ஒவ்வொன்றாக முதலில் திருச்சி, பின்னர் நாகர்கோவில். அதன் பின்னர் கோயமுத்தூர், பின்னர் மதுரை என்று விஸ்தரித்துக்கொண்டு தாங்கள் தந்திரமாக விஸ்தரித்து வருவதாக நினைக்கலாம். ஆனால் உண்மையில் அவர்களுக்கு உங்களிடத்தில் நம்பிக்கை இல்லை. தங்களுக்கு வீணை எதிர்ப்பு கூடாது என்று தங்கள் எதிர்ப்பைத் தெரிவிக்காமல் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, தவறு என்று எடுத்துச் சொல்லாமல் உங்களுக்கும், இதை எதிர்க்கின்றவர்களுக்கும் உதவி செய்து கொண்டு, இரண்டு பேர்களுக்கும் நல்லவர்களாக இருக்கிறார்களே தவிர, தாங்கள் நினைப்பதுபோல் அவர்களுக்கு தேச பக்தியோ அல்லது கடமை உணர்ச்சியோ இருப்பதாக தயவுசெய்து நினைத்துக் கொள்ள வேண்டாம். இதைப் பணிவோடு தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். என்னுடைய திருத்தத்தை உடனடியாக ஒப்புக்கொள்ளாவிட்டாலும், காலக்கிரமத்தில் அதைக் கொஞ்சம் கொஞ்சமாகத்தான் நான் செய்யும்படி சொல்லியிருக்கிறேன். அதிலும் இப்போதைக்கு 25 மைல்களுக்கு மேல் உள்ளதைத்தான் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறேன். இதை இன்னும் படிப்படியாகச் செய்தால் போதும் என்று தெரிவித்துக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நண்பர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் இந்தத் தீர்மானத்தை நான் வகரிக்க முடியாத நிலையிலே இருக்கிறேன். காரணம், பஸ்களையெல்லாம் உடனடியாக 25 மைல்களுக்கு மேலுள்ள வரை எடுத்துக்கொள்வதோடு, மேற்கொண்டு வகிற தனியார் பஸ்களை அரசாங்கமே ஏற்று நடத்தவேண்டுமென்று இந்தத் தீர்மானம் குறிப்பிடுகிறது. இது கடந்த ஐந்தாண்டுக் காலமாக பலமுறை இந்த சட்டசபையில் தீர்மானமாக வந்துவந்து, அதன்மேல் சர்க்கார் தன் அபிப்பிராயத்தைச் சொல்லி, ஓர முடிவு பெற்ற தீர்மானமாகும். ஆனால் அது மறு படியும் இன்று இந்த சட்ட மன்றத்திலே ஒரு தீர்மானமாக வந்திருக்கிறதே அல்லாது, இது ஒன்றும் பதிலல்ல. என்ன பதிலை அன்றைக்கு கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறாரோ, அதே பதில்தான் இன்றைக்கும் வருமென்பதை எதிர்பார்த்துக் கொள்ள வேண்டாமா? ஆனால் நண்பர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் சொன்னமாதிரி, காங்கிரஸ் கட்சியிலேதான் பஸ் முதலாளிகள் அதிகம் பேர்கள் இருக்கின்றார்கள். அதற்காகத்தான் அவர்களுக்கு சாதகம் செய்வதற்காக கனம் அமைச்சர் அவர்கள் வைக்கிறார்களார்கள் என்று சொன்ன அகே நேரத்திலே அவர்கள் உங்களை நம்ப மாட்டார்கள். உங்களை அவர்கள் நம்பாது இல்லை என்பகையால் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார். அகோபிசுட அவர்கள் எல்லாம் தேச பக்தி உள்ளவர்கள் என்று நம்ப வேண்டாம்

1st November 1962] [திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

என்றும் சொன்னார்கள். இதையெல்லாம் நண்பர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் வரையால் சொன்னதைக் கேட்டு நான் மிகமிக வருந்துகிறேன். காங்கிரஸ்காரர்கள் பஸ் முதலாளிகளாக இருப்பதால், அவர்களுக்கு தேச பக்தி குறைந்துவிடும் என்று எப்படிச் சொல்லலாம்? அவர்களிடம் இப்படிப்பட்ட தொழில் இருந்துவிட்டாலும்கூட, அவர்கள் தங்கள் முதலாளிகளாக இருக்கின்ற காரணத்தினால், தங்களிடம் தேச பக்தி இல்லை என்று நண்பர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் வரையால் சொன்னதைக் கேட்டு நான் ஆச்சரியப்படுகிறேன். இப்படி அவர்கள் பேசுவது கூட அவ்வளவு நியாயமல்ல என்று நான் எடுத்துச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

இன்றைக்கு நாம் பஸ் போக்குவரத்தை எடுப்பதிலே, திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொண்டுவந்த தீர்மானத்தின்படி 25 மைல்களுக்கு மேல் என்று இல்லாமல், அதற்கு மேற்பட்ட போக்குவரத்தையும் எடுத்துக் கொள்ளலாம் என்றும் சொல்லலாம். ஆனால், அதை தேசியம் என்று சொல்லிவிட முடியாது. தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொன்னால், எல்லா பஸ் தொழில்களையும் நாம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமே அல்லது, ஒரு 25 மைல்கள் மட்டும் எடுத்துக்கொண்டால் அதனால் அது தேசியமயமாகிவிடாது. அந்த 25 மைல்கள் வேண்டுமானாலும் தேசியமயமாகலாம். ஆகவே, இதிலே தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொல்வதற்கு எந்தவிதமான அவசியமோ, அதற்கு ஒரு தீர்மானமோ அவசியமில்லை என்று நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். அதே நேரத்திலே பெரிய பஸ் முதலாளிகளை ஒழித்துவிடவேண்டுமென்ற ஒரு நோக்கத்தோடு இந்தத் தீர்மானம் இருக்கிறதே அல்லது வேறு சர்க்காருக்கோ, பொதுமக்களுக்கோ எந்தவிதமான நன்மையும் அதனால் உண்டாயாக எற்பட்டுவிடும் என்ற நோக்கத்தோடு இந்தத் தீர்மானம் கொண்டு வரப்படவில்லை என்பதுதான் என்னுடைய கருத்து என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

சர்க்காருடைய நோக்கம் படிப்படியாக, மெதுவாக எந்தெந்தத் தொழில்களை, பஸ் தொழில் மாத்திரம் என்பதல்ல, இன்னும் வேறு எந்தெந்த தொழில்களை தேசியமயமாக்கலாம் என்பதைப் பற்றி சிந்தித்து, அதற்கான திட்டம் தயாரித்து, ஒவ்வொரு ஐந்தாண்டுகளுக்குள் இதையெதை தேசியமயமாக்க முடியும், அதற்கு நமக்கு என்ன சாத்தியக்கூறுகள் இருக்கிறது என்பதைப் (இச்சமயம் கணம் உதவி சபாநாயகர் ஆசனத்தில் அமர்ந்தார்.) பற்றி பரிசீலனை செய்து, பிறகுதான் எந்தெந்தத் தொழில்கள் என்பதைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அதைத்தான் நாம் எடுக்க முடியும். கிடைக்கிறது பஸ்களை மட்டும் தேசியமயமாக்கி விடலாம் என்று சொன்னால், அது எப்படி சரி? இன்றைக்குக் காலையிலே கேள்வி நேரத்திலே, சேலத்திலே அலுமினியம் தொழிற்சாலை தனிப்பட்டவர்கள் ஆரம்பிக்கிறார்கள் என்று பதில்

[திரு. ஜே. மாதா கவுடர்] [1st November 1962]

சொல்லப்பட்டது. அதற்கு உப கேள்வி வரவில்லை. அதையும் நாம் என் தேசியமயமாக்கவில்லை என்று சொல்லவில்லை? எதையும் எடுத்துக் கொள்வது என்பது முடியுமா? ஒவ்வொரு தொழிலையும் செய்யக்கூடியவர்கள் அவர்களுக்கு ஏதாவது ஒரு லாபம் கிடைக்குமா என்பதை பரிசீலித்துத்தான் எந்தத் தொழிலையும் ஆரம்பிக்கிறார்கள். லாபம் வரக்கூடியவற்றை யெல்லாம் சர்க்கார் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும், நஷ்டம் வரக்கூடியதையெல்லாம் தனிப்பட்டவர்கள் எடுத்துக் கொள்ளாட்டும் என்று சொல்வது, ஜனநாயக நாட்டிற்குப் பொருந்துமா என்பதைப் பற்றி நாம் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். எல்லாத்துறையிலும் லாபம் இருக்கலாம். அது அவரவர்களுடைய திறமையைப் பொறுத்த வரையில், நிர்வாகத்தைப் பொறுத்த வரையில் அதிகரிக்கிறதே அல்லாது. அவர்களுக்கு ஏதோ ஒரு வருமானம் தனியாக லாபமாக வந்து கொட்டி விடவில்லை என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

ஏதோ நினைத்தால் எதையும் தேசியமயமாக்கி விடலாம் என்று நினைக்கிறார்கள். அது எப்படி என்பதுதான் எனக்கு விளங்கவில்லை. பஸ்களை தேசிய மயமாக்கி விட்டால், ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே எந்த ஒரு திட்டத்தையாவது நிறுத்தி வைக்க வேண்டி வரும். அப்படி எந்த ஒரு திட்டத்தை நிறுத்தி வைக்க முடியும் என்பதைப் பற்றி இப்படிப் பேசக்கூடிய எதிர்க் கட்சியினர் அரசாங்கத்திற்கு யோசனை சொல்ல வேண்டாமா? பஸ்களை நாம் எடுத்துக் கொண்டு விடுவோமானால், நாம் அவர்களுக்கு நஷ்டஈடு கொடுக்க வேண்டாமா? அப்படி நஷ்டஈடு கொடுக்க வேண்டுமென்றால், நாம் அதற்கு எங்கே போவது? அதை யெல்லாம் சொல்ல வேண்டாமா? அப்படி நஷ்டஈடு கொடுக்காமல் பஸ்களை எடுத்துக் கொள்வது ஜனநாயக நாட்டிலே முடியுமா? கனம் அங்கத்தினர் கட்சியைச் சேர்ந்த சர்வாதிகார நாட்டிலே வேண்டுமானால் ஏற்பட முடியுமே அல்லாது, காங்கிரஸ் காரர்களால் நடத்தப்படும் இந்த ஜனநாயக நாட்டிலே நடைபெறுது என்பதைப் பற்றி நாம் தெரிந்து கொண்டிருந்தும் கூட, இதை எல்லாம் நாம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்வது அவ்வளவு எளிதான காரியமல்ல. நஷ்டஈடு கொடுத்துத்தான் தீரவேண்டும்.

தவிர, பஸ் பர்மிட்டை மூன்று ஆண்டுகளுக்கு நோட்டீஸ் கொடுத்து எடுத்துக் கொள்ளுங்கள் என்று சொல்கிறார்கள். வெறுமனே பஸ் பர்மிட்டை எடுத்துக் கொண்டால், ரூப்தான் கிடைக்குமே தவிர, அந்த ரூப்டிலே ஓட்டுவதற்கு பஸ்களுக்கு நாம் எங்கிருந்து போவது? ஏற்கனவே 'சேஸிஸ்' கிடைப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது. அப்படியே வேண்டுமென்றால், சர்க்கார் 'சேஸிஸ்' கூட கட்டி விடலாம். ஆனால் இன்றைக்கு அந்த முதலாளிகளால் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கக்கூடிய பஸ்களை என்ன செய்வது? அந்த 'சேஸிஸ்' களை யெல்லாம் மூன்று ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு கான்சல் செய்துவிட்டு, அவைகளையெல்லாம் ஷெட்டில் கொண்டுபோய்

1st November 1962] [திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

விட்டு விடுங்கள் என்று சொல்வதா? அவர்கள் என்ன நினைத்துக் கொண்டு பேசினார்கள் என்றுதான் எனக்குப் புரியவில்லை. ஒருக்கால் அவர்கள் எல்லாம் காங்கிரஸ் முதலாளிகள்தானே, அவர்கள் எல்லாம் எக்கேடாவது கெட்டுப் போகட்டும் என்று சொல்லலாம். ஆனால், சொத்து யாருடையதாக இருந்தாலும், அது தனிப்பட்டவர்களுடைய 'சேஸிஸ்' ஆக இருந்தாலும்கூட, அதையெல்லாம் தேசிய சொத்தாக நாம் கருத வேண்டாமா? இந்த 'சேசுஸ்கள்' வாங்குவதற்காக அவர்கள் எவ்வளவு அந்நிய செலாவணி மூலதனமாகப் போட்டிருக்கிறார்கள். அதெல்லாம் நாட்டின் சொத்தல்லவா? நாம் மறுபடியும் 'சேஸிஸ்கள்' வாங்குவது என்றால், அதற்காக சர்க்கார் அந்நிய செலாவணியைச் செலவிட வேண்டாமா? இதையெல்லாம் சிந்திக்காமல், அது எப்படியாவது துருப் பிடித்துப் போகட்டும், ஷெட்டிலே இருக்கட்டும் என்று சொல்வதுதான் நியாயமா? இதையெல்லாம் பற்றி நாம் சிந்திக்க வேண்டாமா? நாட்டிலே இருக்கக்கூடிய அந்நிய செலாவணியிலில் வரக்கூடிய ஒவ்வொரு சிறு துரும்பும்கூட நம் நாட்டினுடைய சொத்து என்பதை கனம் அங்கத்தினர்கள் ஒவ்வொருவரும் ஞாபகத்தில் வைத்துக் கொள்ள வேண்டாமா? ஆகவே, எது நியாயம் என்று பார்க்கும்போது நாம் அவர்களுக்கெல்லாம் நஷ்ட ஈடு கொடுத்துத்தான் ஆகவேண்டும். இதை ஜனநாயக அடிப்படையிலே நாம் ஒப்புக் கொள்கிறோம். அப்படி அவர்களிடமிருந்து பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால், நஷ்ட ஈடு கொடுப்பதற்கு முன்னால்தான் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே எதை நிறுத்தி வைப்பது, எந்தத் திட்டத்தை நிறுத்தி வைப்பது, அவைகளை யெல்லாம்விட இது மிகமிக அவசியமானதா, அவசரமானதா, அவைகளையெல்லாம் விட்டுவிட்டு இந்த பஸ்களை யெல்லாம்தான் இந்த அரசாங்கம் முதலிலே எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமா, இல்லாவிட்டால் நாடு உருப்படாதா என்றெல்லாம் யோசிக்க வேண்டாமா? இப்படியெல்லாம் யோசித்துத்தான் அதையெதைச் செய்ய வேண்டுமென்று, ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலே திட்டமிடப்பட்டு சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. இந்த ஒரு திட்டத்திற்காக ஒதுக்கியுள்ள பணத்தை எடுத்து, இவைகளை வாங்கிக் கொள்ளலாம் என்றாவது யாராவது எதிர்ப் கட்சியிலே யோசனை சொல்லி இருந்தாலாவது அதைப் பற்றி பரிசீலனை செய்ய முடியும். இதைச் சொல்லாமல், பஸ்களை யெல்லாம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்வது பொருந்தத்தக்க வாதமாகாது என்பதை ஞாபகமுட்பட விரும்புகிறேன்.

இப்போதுதான், காங்கிரஸ் கட்சி வந்தபிறகு ஜமீந்தாரியை நாம் ஒழித்து இருக்கிறோம். ஜமீந்தாரியை ஒழித்துவிட்டு, அவர்களை அனுப்பி விட்டோம். அவர்களுக்கு நாம் பணம் கொடுக்க வேண்டாமா? அப்படி நஷ்ட ஈடு நாம் அவர்களுக்கு கொடுத்துக் கொண்டு வருகிறோம். ஒவ்வொரு ஆண்டும் நம் முடைய மன்றத்திலே சமர்ப்பிக்கப்படுகின்ற நிதிநிலை அறிக்கையைப் பார்த்தால், நஷ்டஈட்டுத் தொகையாக நாம் இத்தனை

[திரு. ஜே. மாதா கவுடர்] [1st November 1962]

பேருக்கு இவ்வளவு தொகை நஷ்டசுடாகக் கொடுத்திருக்கிறோம் என்று கணக்கு கொடுத்திருப்பதைப் பார்க்கலாம். அவர்களுக்கு கொடுக்காமல் நிறுத்தி வைத்து விட முடியுமா? அதே நேரத்திலே அக்ரிகல்சரல் இன்கம் டாக்ஸ் பொறுத்தவரைக்கும் ஒரு அமெண்டுமெண்டு வருகிறது. நாளை வரும் என்று நினைக்கிறேன். லாண்டு ஸீலிங் சம்பந்தமாக அந்த அமெண்டுமெண்டு வருகிறது. ஐமின்தார்களுக்கு இன்னும் நஷ்டசுதி கொடுத்து முடிந்தபாடில்லே. அதற்குள் நில உடைமைக்கு உச்ச வரம்பு கட்டி விட்டோம். முப்பது ஏக்கர்களுக்கு மேற்கொண்ட பூமியை எடுத்துக்கொண்டால் அதற்கு நஷ்டசுதி கொடுக்கவேண்டாமா? அன்றைக்கு உச்சவரம்புச் சட்டம் பாஸ் செய்யும்பொழுது நஷ்டசுதி கொடுக்கவேண்டும் என்று சட்டம் செய்யவில்லையா? நஷ்டசுதி கொடுப்பதற்கு எத்தனை லட்ச ரூபாய், எத்தனை கோடி ரூபாய் வேண்டியிருக்கிறது? அந்தப் பணத்திற்கு எங்கே போவது? நாம் வரியை போட்டுவிட்டோம். லாரிகள், பஸ்கள் மீது வரியை போட்டுவிட்டோம். அவர்கள் அழுகிறார்கள். இனி வரியை யாருக்குப் போடுவது? நாம் திகைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அப்படி நிலைமை இருக்கும்பொழுது ஏதாவது ஒரு தொழிலை சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று சொன்னால், அதற்குப் பணம் வேண்டாமா? நஷ்டசுதி கொடுப்பதற்கு பணத்திற்கு எங்கே போவது? அதற்கு 'சோர்ஸ்' கண்டுபிடிக்க வேண்டும். பணம் வருவதில்லை. பணம் வாங்கக்கூடிய இடத்தையும் தடைப்படுத்திவிடுகிறார்கள். பணம் வருவதில்லை, நஷ்டசுதி கொடுக்க வேண்டும், தொழிலை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று சொன்னால், திட்டத்தைத்தான் ஏதாவது ஒன்றை நிறுத்திவைக்க வேண்டும். ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ஏதாவது ஒரு திட்டத்தை நிறுத்திவிடவேண்டும். இல்லையென்றால், வேறு ஒரு தொழிலையும் சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ள முடியாத நிலையில் நான் இருக்கிறோம் என்பதை நன்றாக ஞாபகத்தில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, வேலை நிறுத்தத்தைப் பற்றி இரண்டாவது அத்தியாயத்தில் சொன்னார்கள். அமைச்சர் தவறுதலினால் அல்லது அதிகாரிகள் தவறுதலினால் தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்கிறார்கள் என்று கனம் அங்கத்தினர் கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் சொன்னார்கள். அவர் ஒரு தொழிற்சங்க வாதி. அதே நேரத்தில் ஒரு சில அரசியல் கட்சிக்காரர்கள் தொழில் சங்கம் நடத்துகிறார்கள். அவர்கள் தங்களுடைய அரசியல் கட்சிக்கு சாதகமாக தொழிலாளர்களைத் தூண்டி வேலை நிறுத்தம் செய்கிறார்கள் என்பதை அவர் சொல்ல மறந்துவிட்டார்கள். அமைச்சர் செய்யக்கூடிய தவறுதலுக்கு வேலை நிறுத்தம் அரசியல் இல்லையே? அதற்கு என்ன செய்யவேண்டுமென்பது பற்றி சட்டம் இருக்கிறது, விதி இருக்கிறது. கன்ஸிலிபேஷன் ஆபீசர்கள் இருக்கிறார்கள். இந்த விதிகளைப் பற்றியெல்லாம் தொழிலாளர்களுக்குச் சொல்லாமல், அவர்களைத் தூண்டிவிட்டு வேலை நிறுத்தம் செய்யும்படிச் செய்கிறார்கள், ஒரு சில தொழிற்சங்கத் தலைவர்கள்,

1st November 1962] [திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

ஒரு சில அரசியல் கட்சிக்காரர்கள். அந்த நிலையை நாம் நன்றாகப் புரிந்துகொள்ளவேண்டும். அமைச்சர் தவறுதலினால் தொழிலாளர்கள் ஸ்ட்ரைக் வருகிறது என்று சொன்னால், அதே நேரத்தில் அந்தப் பஸ் தொழிலை சர்க்கார் மாத்திரம் எடுத்துக்கொண்டால், அங்கு யார் இருப்பது? அமைச்சர் அல்லவா? சர்க்கார் நடத்தக் கூடிய தொழிலுக்கும் அமைச்சர் இருக்கிறார்களா, இல்லையா? அதையும் அமைச்சர் தானே நடத்துகிறார். தனிப்பட்ட டிரான்ஸ்போர்ட் துறையை ஒரு அமைச்சர் கவனிக்கிறார் என்றால், சர்க்கார் பஸ் துறையை இன்னொரு அமைச்சர் அவருடைய இலாகாவிலே வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார். இரண்டிற்கும் அமைச்சர்கள் தானே? சர்க்கார் நடத்தினால் மாத்திரம் வேலை நிறுத்தம் வராது என்று எப்படிச் சொல்ல முடியும்? அதிலும் அரசியல் கட்சிக்காரர்கள் புழுந்து விடுகிறார்கள். சர்க்கார் பஸ் துறை விடக்கூடிய புது ரூட்களில் கூட அந்தக் கட்சிக்காரர்களும் கழுகு மாதிரி பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எந்த பஸ் ரூட்டைப் பிடிக்கலாம், எந்த இடத்தைப் பிடிக்கலாம், எந்த ஜில்லாவில் எந்தப் பகுதியைப் பிடிக்கலாம், அந்த பஸ் தொழிலாளர்களை தங்களுடைய சங்கத்திற்கு இழுத்துக்கொள்ளலாம் என்றெல்லாம் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எந்த தொழிலாளர்களை தங்கள் பக்கம் இழுத்துக்கொண்டு, துண்டிவிட்டு ஸ்ட்ரைக் செய்யச்சொல்லி, சர்க்கார் வேலை ஸ்தம்பித்துப் போகும்படிச் செய்யமுடியும் என்றெல்லாம் சில தொழிற்சங்கக் காரர்கள், சில அரசியல் கட்சிக்காரர்கள் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆதலால், அம்மாதிரி அரசியல் கட்சிக்காரர்கள் செய்கிற தவறுதலினால் தான் வேலை நிறுத்தம் ஏற்படுகிறது என்று சொல்லுவது தான் பொருத்தம் என்று நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

லாரி சொந்தக்காரர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்தார்கள். லாரிகளுக்கு வரியை அதிகப்படுத்தியிருக்கிறோம் என்று சொல்லி வேலை நிறுத்தம் நடந்தது. இன்றைக்கு பஸ் போக்குவரத்தை சர்க்காரே எடுத்து நடத்தலாம் என்று சொல்லக்கூடிய நண்பர் கலியாணசுந்தரம் அவர்கள், அன்று லாரி போக்குவரத்தை சர்க்கார் எடுத்து நடத்தலாம் என்று சொல்லவில்லை. அவருடைய கட்சியைச் சேர்ந்த பத்திரிகை என்ன வியாக்கியானம் எழுதியது என்றால், வேலை நிறுத்தம் செய்தது சரி என்று லாரிக்காரர்களுக்கு பரிந்து கொண்டு எழுதியது. லாரிக்காரர்கள் செய்யக்கூடிய ஸ்ட்ரைக் பொது மக்களுக்கு பாதசமாக இருக்கிறது. சர்க்கார் செய்வது நியாயம் என்று அந்த பத்திரிகை எழுதியிருந்ததா? சர்க்காருக்கு ஆதரவு காட்டி அந்தப் பத்திரிகை எழுதியிருந்ததா? காரணம் என்ன? (திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: நான் லாரிக்காரர்களுக்கு ஆதரவு கொடுக்கிறேன். இப்பொழுது கூடத் தான் கொடுக்கிறேன். அவர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்தது சரி என்பது தான் என்னுடைய அபிப்பிராயம்.) லாரி போக்குவரத்தை இன்றைக்கு தேசியமயமாக்கி விடலாம் என்று சொல்லக்கூடியவர்,

[திரு. ஜே. மாதா கவுடர்] [1st November 1962]

லாரி ஸ்ட்ரைக் நடந்த தாளில் சொன்னார்? லாரிக்காரர்கள் ஸ்ட்ரைக் செய்தது சரி, அவர்கள் செய்தது தான் நியாயம் என்று அல்லவா கனம் அங்கத்தினருடைய கட்சியின் பத்திரிகை எழுதியிருந்தது. சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று அப்பொழுது அந்தப் பத்திரிகை எழுதியதா? அன்றைக்கு அரசாங்கம் ஒன்று கூறினார்கள், இன்றைக்கு ஒன்று கூறுகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அன்றைக்கு சர்க்கார் துறையிலே லாரிகளை எடுத்து ஓட்டுவோம் என்று அமைச்சர் சொன்னார் என்றால், லாரிக்காரர்களை பயமுறுத்துவதற்காகவா சொன்னார்? இல்லை. காலையிலே பதில் என்ன சொன்னார்? 'ஸ்ட்ரைக் தொடர்ந்து நடந்தால், லாரி சர்வீஸை சர்க்கார் எடுத்து நடத்துவதற்குத் தயாராக இருக்கிறோம்' என்று சொன்னோம் என்று தான் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார். பயமுறுத்துகிறோம் என்று சொல்லவில்லை. பயமுறுத்துவதற்கும், அமைச்சர் பதிலுக்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது. அமைச்சர் பதிலில் என்ன கூறினார்? நாட்டு மக்களுக்கு ஏதாவது ஒரு கஷ்டம் ஏற்படக்கூடிய வகையில் லாரி ஸ்ட்ரைக் தொடர்ந்து நடந்துவிட்டால், மக்களுக்கு கஷ்டம் ஏற்பட்டுவிடும் என்ற காரணத்தினால், அவசர நிலை வரும்பொழுது ஏதாவது ஒரு திட்டத்தையாகிலும் நிறுத்தி, சர்வீஸை நடத்துவோம் என்று சொன்னார். அவசர காலத்திற்கு அந்த யோசனையைக் கூறினார்கள் அமைச்சர் அவர்கள். சாதாரண காலத்திற்கு அமைச்சர் கூறிய யோசனை அல்லவே அது. அப்பொழுது லாரி ஸ்ட்ரைக் வாபஸ் வாங்கப்பட்டு சாதாரண நிலைமைக்கு வந்துவிட்டது. அதனால், லாரி சர்வீஸை சர்க்கார் எடுத்து ஓட்டவேண்டும் என்ற யோசனையையும் சர்க்கார் மாற்றி விட்டார்கள். இதில் என்ன தவறு? இதையெல்லாம் ஒரு குறைபாக எடுத்துச் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

எங்கள் பக்கத்தில் திரு. நடேச முதலியார் அவர்கள் இருப்பதால் ஒரு வேளை அங்கத்தினர் அவர்களுக்கு கோபம் வரலாம். இது ஜனநாயக நாடு. அவருக்கும் ஒரு வேர்ட் இருக்கிறது. அவரும் தேர்தலுக்கு நிற்கலாம். திரு. நடேச முதலியார் அங்கத்தினராக வரக்கூடாது என்று எந்த சட்டத்தில் சொல்லியிருக்கிறது? பஸ் முதலாளிகள் அங்கத்தினராக வரக்கூடாது என்று எந்த சட்டத்தில் சொல்லியிருக்கிறது? கோவையில் ஆனமலை-பொள்ளாச்சி ரூட் ஏகபேக உரிமை என்றெல்லாம் அங்கத்தினர் அவர்கள் சொன்னார்கள். யாரைக் குறிப்பிட்டுச் சொல்லுகிறார் என்று எங்களுக்குத் தெரியாதா? திரு. மகாலிங்கம் அவர்கள் எங்கள் கட்சியில் இருக்கிறார்கள் என்பதற்காகச் சொல்லுகிறார் என்று தெரியாதா? நன்றாக குறிப்பிட்டுச் சொல்லியிருக்கலாமே? அவர்கள் சட்டமன்ற உறுப்பினராக வரக்கூடாது என்று எந்த சட்டத்தில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது? அங்கத்தினர் அவர்களுடைய கட்சியில் பணக்காரர்கள் இல்லையா? ஒருக்கால் அவர்கள் பணத்தை பதுக்கி வைத்திருப்பார்கள். 'அண்டர்-கிரௌண்ட்ஸ்' வைத்திருப்பார்கள். எங்களுடைய முதலாளிகள்

1st November 1962] [திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

வெளியிலே காண்பிக்கிறார்கள். அவர்களுடைய முதலாளிகள் பணத்தை 'அண்டர்-கிரௌண்டில்' வைத்திருக்கிறார்கள். இது தான் எங்களுக்கும், அவர்களுக்கும் வித்தியாசம். அவர்களுடைய முதலாளிகள் பணத்தை அண்டர்-கிரௌண்டில் வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்கள். எங்களுடைய முதலாளிகள் தெரியாதவர்கள், பாவம். அவர்கள் தங்களிடம் பணம் இருக்கிறது என்று வெளியே சொல்லிவிடுகிறார்கள். அதனால் திரு. நடேச முதலியார் போன்றவர்களைப் பார்த்தால் பொருமை ஏற்படுகிறது.

மேலும், கதர் சட்டையைப் போட்டுக்கொண்டு ஆர்.டி.ஓ.-வை பிரட்டுகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். நாங்கள் ஒன்றும் கதர் சட்டையை போட்டுக்கொண்டு பிரட்டுவதில்லை. கதர் சட்டை போடாத ஆட்கள் எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள். கதர் சட்டைப் போட்டுக்கொண்டு எங்கள் கட்சிக்காரர்கள் என்று சொல்லி ஏமாற்றுகிறார்கள். நாங்கள் ஏமாற்றவில்லை. காங்கிரஸ்காரர்களுக்கு கதர் சட்டை போட்டாலே ஒரு பயம் இருக்கும், அதிலே காந்தியம் இருக்கிறது. தவறு செய்யுமா மனித வியற்கை. கதர் சட்டை போட்டுக்கொண்டிருப்பவர்களுக்கு காந்தியக்தினைத் தவறு செய்யக்கூடாது என்ற பயம் இருக்கும். திரு. நல்லசிவம் அவர்கள் என்னை பார்க்கிறார்கள். அவர் கதர் சட்டை போடுபவர். அவருக்கு அந்த பயம் இல்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. கதர் சட்டை போட்டுக்கொண்டு காங்கிரஸ்காரர்கள் தவறு செய்வதில்லை. எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள் தான் கதர் சட்டை போட்டுக்கொண்டு காங்கிரஸ்காரர் என்று சொல்லி ஏமாற்றுகிறார்கள். காங்கிரஸ்காரர்கள் யாரையும் பிரட்டவில்லை. எந்த பஸ் முதலாளியும் யாரையும் பிரட்டவில்லை. அதுவும் எங்கள் முதல் அமைச்சரிடம் நடக்குமா? அவரிடம் ஒன்றும் நடக்காது. காங்கிரஸ் முதலாளி எங்கள் முதல் அமைச்சரிடம் போய் ஒரு ரூட் வாங்கிவிட முடியுமா? அது கனம் அங்கத்தினர் கவியாணசுந்தரத்திற்குத் தெரியாதா? ஆகட்டும், பார்க்கலாம் என்று தான் பதில் சொல்லுவார், இல்லை என்று சொல்லமாட்டார். அதே பதில் தான் அவர்களுக்கும் சொல்லுவார். அவர்களுக்கு கொடுக்கிற பதில் தான் எங்களுக்கும் சொல்லுவார். காங்கிரஸ்காரர்களுக்கு மாத்திரம் பஸ் ரூட் கொடுக்கிறார்கள் என்ற குற்றச்சாட்டை நான் மிகவும் வன்மையாகக் கண்டிக்கிறேன். அவர்களுக்கு மாத்திரம் கொடுப்பதில்லை. யோசித்து எல்லோருக்கும் தான் பஸ் ரூட் கொடுக்கிறார்கள் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன்.

நாம் இப்பொழுது இருக்கக்கூடிய நிலையிலே, நாடு அபிவிருத்தி அடையவேண்டும் என்று திட்டம் போட்டு நாம் வேலை செய்து கொண்டிருக்கும் நிலையிலே, எந்தத் திட்டத்தையும் நிறுத்திவிட்டு, அவசரப்பட்டு வேறு ஒரு துறையையும், ஐக்கொண்டிருக்கிற பஸ், லாரிகளை, சேசியமயமாக்கி நமக்கு இருக்கக்கூடிய வருவாயை அந்தத் துறையிலே செலவு செய்வதற்கு முற்படக்கூடாது என்று சொல்லிக்கொண்டு, நான் இந்தத் தீர்மானத்தை எதிர்க்கிறேன்.

[1st November 1962]

11-30
a.m

* திரு. ம. கமலநாதன் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கம்யூனிஸ்ட் கட்சி உறுப்பினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொண்டுவந்துள்ள தீர்மானத்தின் மீது ஒரு சில கருத்துக்களை சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். 25 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள எல்லா பஸ் மார்க்கங்களையும் தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்ற தீர்மானத்தைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். தி. மு. கமுகத்தின் தேர்தல் அறிகையிலே எல்லா பஸ் மார்க்கங்களையும் தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று நாங்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறோம். அதுவே எங்கள் கட்சியின் தலையாய கொள்கை என்றும் சொல்லியிருக்கிறோம். மேலும் எங்கள் கட்சி துணைத் தலைவர் திரு. கருணாநிதி அவர்கள் சென்ற கூட்டத்திலே ஒரு தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்து, அந்தத் தீர்மானம் இந்த மன்றத்திலே தோற்கடிக்கப்பட்டது எல்லோருக்கும் தெரியும். அந்தத் தீர்மானம் கொண்டுவந்த நேரத்திலே பஸ்கள் ஏன் தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டுமென்பதற்கான நல்ல கருத்துக்களை நாங்கள் வைத்திருக்கிறோம். புதிதாக எந்தவிதமான கருத்துக்களைச் சொல்ல வேண்டாமென்றாலும், காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த திரு. மாதா கவுடர் அவர்கள் நஷ்ட ஈடு கொடுப்பதைப் பற்றி பேசின கருத்துக்கு விடை அளிக்கும் வகையில் ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நஷ்ட ஈடு கொடுக்க முடியுமா என்று அவர்கள் கேட்டார்கள். நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்றால், கொடுப்பதற்கு நம்மால் முடியுமென்பதையும் வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன். பொதுவாக, ஒரு பஸ் ரூட்டை எடுத்துக் கொண்டால், ரூட்டுக்கு விலை இல்லை. பஸ்களுக்குத்தான் அரசாங்கம் விலை கொடுக்கவேண்டும். ஒரு பஸ்ஸின் விலை ரூ. 20,000 முதல் ரூ. 30,000 என்ற அளவிலே தான் இருக்கிறது. லட்ச லட்சமாகவோ, கோடி கோடியாகவோ இருக்க முடியாது. ஆனால் பஸ் முதலாளிகள் ரூட்டுகளை விற்கும் போழுதுதான் லட்சம் லட்சமாக விற்கிறார்கள். அரசாங்கம் பெர்மிட் கொடுத்த ரூட்டுகளுக்கு அரசாங்கம் எதற்காக நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டும்? என்றாலும், புதிதாக பஸ்களை வாங்குவதில் அந்நிய செலாவணிக் கஷ்டம் திருக்கும் என்ற நிலையில், புதிய பஸ்களை வாங்கமுடியவில்லை என்றால், ஏற்கெனவே ஓடிக்கொண்டிருக்கும் பஸ்களை வாங்கி நாம் அந்த மார்க்கங்களிலே ஓட்டலாம். கொடுக்க வேண்டிய பணத்திற்கும் கடன் பத்திரங்கள் வழங்கலாம். ஏராளமான பணம் லாபமாகக் கொடுக்கக் கூடிய தொழில் இது என்று நாம் எல்லோரும் சொல்லி வருகிறோம். கண்ணுக்குத் தெரிந்த வருமானத்தை விட்டுவிட்டு, இந்தத் தொழிலை தேசியமயமாக்கக் கூடாது, நஷ்ட ஈடு கொடுக்கக்கூடாது, அப்படி செய்தால் ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களை நிறைவேற்ற முடியாது என்று காங்கிரஸ் ஆட்சியில் இருக்கும் வரையில் சொல்லலாம். ஆனால் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிக்கு வந்தால், கண்டிப்பாக பஸ்களை தேசியமயமாக்கி விடும். இருபது ஆண்டு கடன் பத்திரங்கள் என்ற முறையில் நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்படும். இந்தப் பிரச்சனை தீர்க்கப்படும். நாங்கள் கண்டிப்பாக இதைச் செய்து காட்டுவோம் என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1st November 1962] [திரு. ம. கமலநாதன்]

திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் 25 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள எல்லா மார்க்கங்களையும் எடுத்துக்கொண்டால் போதுமென்று சொல்கிறார்கள். வருமான அடிப்படையில் எடுத்துக் கொண்டால், 25 மைல்களுக்குள்ள மார்க்கமாக இருந்தாலும் சரி, 150 மைல் தூரமுள்ள மார்க்கமாக இருந்தாலும் சரி, ஏறக்குறைய ஓரளவுக்கு இருக்கிறது. மார்க்கம் என்று சொல்லும்பொழுது பஸ்கள் ஓடும் ட்ரிப்புகளையும் நாம் மனதில் கொள்ளவேண்டும். நீண்ட தூரம் போகும் பஸ்களின் வருமானமும், 25 மைல்களுக்குள் போகும் பஸ்களின் வருமானமும் ஏறத்தாழ ஒரே அளவுக்குத் தான் இருக்கும். ஆகவே 25 மைல்களுக்கு மேலுள்ள பஸ் மார்க்கங்களை மட்டும் தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று இந்தத் தீர்மானத்தில் சொன்னபோதிலும், எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று நான் வலியுறுத்திச் சொல்லுகிறேன். இதிலே எந்தவிதமான கஷ்டமும் இருக்காது. நஷ்ட ஈடும் அவ்வளவு அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டியதில்லை. கடன் பத்திரங்கள் வழங்கலாம். கிடைக்கிற வருமானத்திலிருந்து இரண்டு மூன்று ஆண்டுகளுக்குள் பஸ்களுக்கான பணத்தைத் திருப்பிக் கொடுத்து விடலாம். ஆகவே எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பாக வலியுறுத்திச் சொல்லிக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. ஏ. ஆறுமுகம்: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் கொண்டுவந்துள்ள தீர்மானத்தை எதிர்த்து ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். இப்பொழுது இருக்கக்கூடிய நிலைமையிலே, நம்முடைய நாட்டின் வட கோடியிலே அந்நியர்களான சீனர்களின் படை நம்முடைய நாட்டை பிடித்துக் கொள்ள யத்தனித்துக் கொண்டிருக்கிறது. இந்த நிலையிலே கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் இந்த நாட்டின் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் எல்லாம் படையிலே சேர்த்து அந்நியரை விரட்டுவதற்கு ஒரு தீர்மானம் கொண்டுவந்திருந்தால், அதை முழு மனதுடன் எல்லோரும் வரவேற்பார்கள். விடு நெருப்பு பற்றிக் கொண்டு எரிகிற நேரத்திலே, அதை அணைப்பதற்குத் தான் நாம் முயலவேண்டும். நன்மை பயக்காத, ஏராளமான மக்களுக்குத் துன்பம் கொடுக்கக்கூடிய இந்த தீர்மானத்தை இங்கே கொண்டு வருவதை நான் எதிர்க்கிறேன். நம்முடைய நாட்டிலே ஜனநாயகத்தின் பெயரால், பல அரசியல் கட்சிகள் அரசாங்கத்தின் சொத்துக்களை குரையாடுவதில் கண்ணும் கருத்துமாக இருக்கின்றன என்பது நமக்கு எல்லோருக்கும் தெரியும். எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்கவிட்டால், இந்த நாட்டில் எந்த சொத்துக்கள்தான் இருக்குமென்று கேட்க விரும்புகிறேன். இந்த சபைக்கும் தெரியும், பொது மக்களுக்கும் தெரியும். இப்பொழுது ஓடுகிற பஸ்களைப் பொறுத்து, தொழிலாளர் யாருக்காவது ஏதாவது குறை இருந்தால், பொது மக்களுக்கு அவைசியமான தொந்தரவு கொடுப்பதிலே கண்ணும் கருத்துமாக இருக்கிறார்கள். சென்னையிலே அரசாங்கம் நடத்தும் பஸ்சனிலே எவ்வளவு தொந்தரவு வந்தது என்று நான் சொல்லி தெரிந்து கொள்ள

[திரு. ஏ. ஆறுமுகம்] [1st November 1962]

வேண்டிய அவசியமில்லை. இங்கே மக்களுக்கு ஏற்படுகிற தொந்தரவு மாநிலம் பூராவும் ஏற்படக்கூடாது என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். எங்கேயோ நடக்கிற சண்டைக்கும் சச்சரவுக்கும் பஸ்களை நிறுத்துவதன் மூலமாக, தங்களுக்கு நியாயம் கிடைக்குமென்று எண்ணி, மக்களுக்கு தொந்தரவு கொடுக்கிற முறையிலே இன்றுள்ள தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள். மதிப்பிற்குரிய எதிர்க் கட்சித் தலைவர் சொன்னதுபோல், ஒரு சில அதிகாரிகளுக்குக் கூட இந்த அரசாங்கத்தை பிடிக்காமல் இருக்கலாம். அந்தக் காரணத்தை வைத்துக்கொண்டு குதர்க்கம் செய்து விடுவார்கள். அரசியல் கட்சிகள் பல சங்கங்களை அமைத்துக்கொண்டு, மக்களுக்கு பாடு படுவதாகச் சொல்லிக் கொண்டு, அவர்களுக்கு தொந்தரவு கொடுக்கும் நிலையில் இருக்கிறார்கள். இத்தகைய தீர்மானத்தை இந்த நேரத்தில் கொண்டு வராமல், பொதுமக்களுடைய சொள்கரியத்தை முன்னிட்டு எல்லா பஸ்களையும் தனியார் துறையிலே விடவேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொண்டு, இந்தத் தீர்மானத்தை ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடாது என்று பொதுமக்களின் சார்பில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. செ. கோ. விஸ்வநாதன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொண்டுவுந்துள்ள தீர்மானத்தை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்தைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். தனியார் துறையிலே நடத்தப்படுகிற பஸ்களை தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று சொல்லுகிற நேரத்தில், ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் அரசியல் கண்ணோட்டத்துடன் பல கருத்துக்களை இங்கே தெரிவித்துள்ளார்கள். ஆனால் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், பஸ்களை தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று சொல்லும்பொழுது, அரசியல் கண்ணோட்டத்திற்கு இடம் தராமல், தனியார் துறையிலே அதிக லாபம் கொடுக்கக்கூடியதும், இந்த நாட்டிலே நடைபெறுகிற சிறந்த தொழிலாகக் கருதப்படுவதுமான இந்த பஸ் தொழிலை அரசாங்கம் ஏற்று நடத்தினால், அதன்மூலம் அரசாங்கத்துக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற பணக் கஷ்டத்தை ஓரளவுக்குத் தீர்த்துக் கொள்ளலாம் என்று தான், இந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரிக்க வேண்டிய நிலையில் கழகம் இருக்கிறது.

தனியார் துறையில் நடத்தப்படுகின்ற பஸ்களைப் பொறுத்த வரை நான் ஒன்றுக்கு 100 ரூபாயிலிந்து 200 ரூபாய் வரை செலவு போக லாபம் கிடைக்கக்கூடிய நிலைமை தமிழ் நாட்டில் இன்று எல்லா பஸ் முதலாளிகளுக்கும் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அப்படி அவர்கள் லாபம் சம்பாதித்துக் கொண்டிருக்கும் நேரத்தில் புதிதாகப் போடப்பட்டிருக்கும் வரியின் காரணமாக பஸ்கட்டணத்தை உயர்த்தி விட்டதனால் மக்கள் அவதிப்படும் நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், அரசாங்கத் துறையில் நடத்தப்படும் பஸ்களில் கட்டண விகிதம் பழைய நிலைமையிலேயேதான் இருக்கிறது. சர்க்கார் துறையில் நடத்தப்படுகின்ற பஸ்களில் இருக்கும் வசதிகளும், போக்குவரத்து குறித்த நேரங்களும் தனியார் துறையிலே சில இடங்களில் கிடையாது.

1st November 1962] [திரு. சே. கோ. விஸ்வநாதன்]

தனியார் துறை பஸ்களில் இடவசதிக்கு மேல் அதிகப் பிரயாணிகளை ஏற்றிக் கொள்வதன் காரணமாக பிரயாணிகள் அவதிப்பட வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே நான் இந்தத் துறையை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று நான்கள் கூறுகிறோம். காஞ்சிபுரத்திலிருந்து சென்னைக்கு வரும் பஸ் செங்கற்பட்டு வழியாக வரும்போது பிரயாணிகள் படும் பஸ் கஷ்டத்தைப் பற்றி நண்பர் கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். நான் அந்தத் தொகுதியில் இருக்கும் காரணத்தால் நானும் அதுபற்றி நன்கு அறிவேன். செங்கல்பட்டு மாவட்டக் கலெக்டர் அவர்கள் இரண்டு முறை பரிசோதனை செய்து ஒரு பஸ்ஸைத் தடை செய்கின்ற அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிலைமைதான் தமிழ்நாடு முழுவதும் இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

மேலும் தனியார் துறை பஸ் முதலாளிகள் தொழிலாளர் பிரச்சனைகளைச் சரிவரக் கவனிப்பதில்லை. எங்கள் ஊரில் உள்ள ஒரு பெரிய பஸ் முதலாளி குறிப்பிட்ட சம்பளத்தைத் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்காமல் ஒரு தொகைக்குக் கையெழுத்து வாங்கி கொண்டு அதை விடக் குறைவாகக் கொடுக்கிறார். அவர்களுக்குச் சரியான தினப்படி கொடுப்பதில்லை. அந்த முதலாளிகள் தொழிலாளர்களுடைய நலனைக் கவனிப்பதேயில்லை. ஆகவே, இந்த பஸ்களையெல்லாம் சர்க்கார் துறையில் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கூறி, நண்பர் கலியாணசுந்தரம் அவர்களுடைய தீர்மானத்தை ஆதரித்து விடைபெறுகின்றேன். வணக்கம்.

* திரு. அ. ராகவ ரெட்டி: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, பஸ்களைத் தேசியமாக்குவதைப் பற்றித் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொண்டு வந்த தீர்மானத்தை எதிர்த்து நான் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். முக்கியமாக பஸ் செர்விசானது நம்முடைய நாட்டிலே ஜனங்களுடைய சௌகரியத்திற்காக வைக்கப்பட்டது என்று முதலிலே சொல்லிக் கொண்டிருந்தார்கள். வரவர சில பகுதிகளில்--சென்னை நகரத்தில்--சர்க்கார் பஸ்களாக மாற்றிவிட்டார்கள். கிராமங்களில் சில பஸ்கள் சர்க்கார் பஸ்களாகவும், சில பஸ்களை தனியார் பஸ்களாகவும் இருக்கின்றன. ஆனால் இந்த இரண்டில் எது கொஞ்சம் பரவாயில்லை என்று முறையிலே நடந்து வருகிறது என்று பார்க்கும்போது, தனியார் பஸ்களைத்தான் அந்தக் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். சர்க்கார் பஸ்களைப் பற்றி நான் அதிகமாகச் சொல்ல வேண்டியதில்லை. சமீபத்தில் சென்னை நகரத்தில் ஒரு நாள் ஸ்ட்ரைக் செய்து, லட்சக் கணக்கான பேர்களுக்கு--மாணவர்கள், அதிகாரிகள், இன்னும் வெளியூரில் இருந்து வந்தவர்களுக்கு மிகுந்த கஷ்டத்தை ஏற்படுத்தினார்கள். ஏதோ ஒரு கண்டக்டரை என்னமோ செய்துவிட்டார்கள் என்ற காரணத்தால் ஆயிரக் கணக்கான கண்டக்டர்களும், டிரைவர்களும் வேலை நிறுத்தம் செய்தார்கள். அந்தக் கண்டக்டர்களும், டிரைவர்களும் பிரதிதினமும் பிரயாணம் செய்யும் லட்சக்கணக்கான மக்களுக்குச் செய்யும் தவறுகள், குறைகளைக் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால் அதற்கு இந்தக் கண்டக்டர்களையும், டிரைவர்களையும் என்ன செய்வது?

[திரு. அ. ராக ரெட்டி.] [1st November 1962]

அவர்கள் செய்யும் தவறுகளுக்காக அவர்களுடைய யூனியனோ அல்லது அவர்களுடைய தலைவர்களோ தவறு செய்த கண்டக்டர் களையும், டிரைவர்களையும் கண்டித்திருக்கிறார்களா? ஏதோ ஒரு கண்டக்டருக்கு ஒரு தவறு நடந்து விட்டது என்பதற்காக— அதைப் பற்றி எனக்கு சரியாக தெரியாது—தவறு நடந்து விட்டது என்றே வைத்துக் கொண்டாலும் லட்சக் கணக்கான மக்களுக்குக் கஷ்டத்தை விளைவிக்கும் முறையில் அவர்கள் நடந்து கொண்டது சரியா?

பஸ்களில் வரும் வரும்படியைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். பஸ்களில் வரும்படி ஒரு வருஷத்திற்கு சுமார் ஒரு கோடி ரூபாய் வருகிறது என்று சொன்னார். இந்த ஆண்டு சர்க்கார் போடப்பட்டிருக்கும் அதிக வரிகளைக் கட்டிவிட்டால் சர்க்கார் துறை பஸ்களில் நஷ்டந்தான் வரும் என்று நினைக்கிறேன். ஏறக்குறைய ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு வருஷத்திற்கு 7,000 ரூபாய் அடிஷனல் டாக்ஸ் கட்டவேண்டியிருக்கிறது. ஆனால் தனிப்பட்டவர்கள் எப்படியோ வரியைக் கட்டி பஸ்களை நடத்திக்கொண்டுதான் இருக்கிறார்கள். எனக்கு பஸ் தொழிலைப் பற்றி அதிகமாகத் தெரியாது. புதிய வரிகளைக் கட்டுவதில் கஷ்டம் இருந்தாலும் அவர்கள் வரியைச் செலுத்தத்தான் போகிறார்கள்.

பஸ் முதலாளிகள் எல்லாம் காங்கிரஸ்காரர்கள் பக்கத்திலேயே இருக்கிறார்கள் என்பதை நான் ஒத்துக்கொள்ளத் தயாராக இல்லை. எல்லாக் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களும் பஸ் முதலாளிகளாக களாக இருப்பார்கள். பஸ் முதலாளிகள் ஆளும் கட்சிக்குப் பணம் கொடுப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆளும் கட்சிக்கு அவர்கள் ஐந்து ரூபாய் கொடுத்தால், மற்ற கட்சிகளுக்கு இரண்டு ரூபாயாவது கொடுக்கிறார்கள். கம்யூனிஸ்ட் கட்சிக்காரர்களும் ஏதாவது ஒரு நாள் ஆட்சிக்கு வந்துவிட்டால் என்ன செய்வதென்று அவர்களுக்கும் ஒரு ரூபாயாவது கொடுக்கத்தான் செய்வார்கள். உதாரணமாக, கேரளத்தில் சில காலம் கம்யூனிஸ்ட் ஆட்சி நடந்தது. அந்தக் காலத்திலே அங்கிருந்த பஸ் முதலாளிகளும், வியாபாரிகளும் அவர்களுக்கு உதவி செய்யாமலா இருந்திருப்பார்கள். கட்டாயம் உதவி செய்திருப்பார்கள்.

தனியார் பஸ்களில் 'ஓவர்லோடு' ஏற்றிக் கொண்டு போவதாகச் சொன்னார்கள். ஓவர்லோடு ஏற்றுவது சில இடங்களில் நடந்து கொண்டுதான் வருகிறது. நானும் பார்த்திருக்கிறேன். தனியார்களாவது பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் போலீஸ்காரர்கள் இருக்கிறார்களா என்று பார்த்துப் பயந்து கொண்டே ஏற்றுகிறார்கள். ஆனால் நம்முடைய தலைநகரிலேயே பஸ்களில் சாதாரணமாக ஓவர்லோடு ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள். ஒரு பத்து வண்டியை நிறுத்தி எண்ணிப் பார்த்தால் அது தெரியும். ஓவர்லோடின் காரணமாகப் பிரயாணிகள் மிகுந்த அசௌகரியத்தை அனுபவித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். சட்டப்படி ஓவர்லோடு ஏற்றிக் கொண்டு போகக் கூடாது என்று சொன்னால் அது எல்லோருக்கும் ஒரே மாதிரியாகத்தானே இருக்கவேண்டும். சர்க்கார் நடத்தும் பஸ்களுக்கு ஒரு சட்டம், தனியார் நடத்தும் பஸ்களுக்கு தனிச் சட்டம் என்று இல்லையென்று நினைக்கிறேன். பஸ் தொழிலும்

1st November 1962]

[திரு. அ. ராகவ ரெட்டி]

ஒரு வியாபாரம் மாதிரிதான். எந்தத் தொழிலிலும், வியாபாரத்திலும் போட்டி இருந்தால்தான் நியாயம் கிடைக்கும், விலைவாசி குறையைக் கூடச் சந்தர்ப்பம் ஏற்படும். அப்படியின்றி எல்லாமே தேசிய மயமாக்கிவிட்டால் சென்னை நகரிலே ஏற்பட்ட வேலை நிறுத்தம் போல் ஏற்படும்போது (வேறு தனியார் துறை இல்லாத காரணத்தால்) ஜனங்களுக்கு அசௌகரியம் ஏற்படுகிறது என்பதை நான் கூற ஆசைப்படுகிறேன்.

பர்மிட் கொடுப்பதைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். சில ரூட்டுகளில் போதுமான பஸ்கள் இல்லாதது வாஸ்தவந்தான். சில ரூட்டுகளில் போதுமான பஸ்கள் இல்லையென்பது சர்க்காருக்குக் கூடத் தெரியும் என்று நினைக்கிறேன். சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுடன் கலந்தாலோசித்து இன்னும் அதிகமான பஸ் ரூட்டுகளை, அவசியமாகக் கொடுக்கவேண்டிய இடங்களுக்குக் கூடிய சீக்கிரத்தில் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்தால் ஜனங்களுக்குச் சவுகரியமாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

உதாரணமாக நம்முடைய சர்க்கார் பஸ்கள் எவ்வாறு நடக்கின்றன என்பதை பார்ப்பதற்கு வேண்டுமானால் இந்த மன்ற அங்கத்தினர்கள் பாரிஸ் கார்னருக்குச் சென்று பார்க்கலாம். இரண்டு மணி நேரம் ஒருவர் அங்கே உட்கார்ந்து பார்த்தால் தெரியும், பிரயானிகள் எவ்வளவு கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்று. அங்கே ஒரு 3-ஆம் நம்பர் பஸ் நின்று கொண்டிருந்தது. பிரயானிகள் அதில் ஏறி உட்கார்ந்து கொண்டிருந்தார்கள், அது தான் கிளம்பப் போகிறது என்று. ஆனால் டிரைவரோ, கண்டக்டரோ இல்லை. அரை மணி நேரம் கழித்து திடீரென்று அந்த பஸ்ஸுக்குப் பின்னால் மற்றொரு 3-ம் நம்பர் பஸ் வந்து நின்று, உடனே காலியாகக் கிளம்பிவிட்டது. “இந்த பஸ் போகப்போவதில்லை, அது தான் போகப்போகிறது” என்றால் இதில் உட்கார்ந்துள்ள பாஸஞ்சர்களுையாவது அதில் ஏறச் சொல்லி பின்னால் கிளம்ப வேண்டும். அப்படியின்றி பின்னே வந்த பஸ் காலியாகவே போயிற்று. இது கிளம்பவில்லையே என்று பஸ்ஸில் உள்ளவர்கள் போய் விசாரித்தால், “கண்டக்டர் இல்லை. அவர் வந்து தான் இந்த பஸ் கிளம்பவேண்டும்” என்று சொன்னார்கள். இதைப்பற்றி எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி கூட்டத்தில டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனரிடமே நான் குறிப்பாகச் சொன்னேன். அதைப்பற்றி தாம் விசாரிப்பதாகச் சொன்னார். விசாரித்து என்ன நடவடிக்கை எடுத்தார்கள் என்பதற்கு இதுவரையில் பதில் வரவில்லை. இந்த நிலைமையில் பஸ்கள் எல்லாவற்றையுமே தேசியமாக்குவது என்று நண்பர் சொன்ன மாதிரியாகச் செய்வது என்றால் சாத்தியப்படும் காரியம் அல்ல. இதனால் பொதுமக்களுக்கு அசௌகரியம் தான் அதிகரிக்கக் கூடும். ஏதோ இதுவரையில் எடுத்துக்கொண்டுவிட்ட பஸ் மார்க்கங்களை வேண்டுமானால் இன்னும் நல்லபடியாக பாஸஞ்சர்களுக்கு எவ்வித அசௌகரியமும் இன்றி வசதி பெருகும்படியாக ஏற்பாடு செய்யலாம். மேலும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டிய அவசியம் இல்லை. இருப்பதை நன்றாக நடத்துவதற்கு சர்க்கார் முயன்றால் போதும் என்பதாக

[திரு. அ. ராகவ ரெட்டி] [1st November 1962]

நான் கேட்டுக் கொண்டு நண்பர் திரு. கல்யாணசுந்தரம் கொடுத்துள்ள தீர்மானத்தை எதிர்த்து என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, திருவாளர் கல்யாணசுந்தரம் அவர்கள் கொடுத்திருக்கிற தீர்மானத்தை ஆதரித்து நான் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். இப்போது அவர் கொடுத்திருக்கிற தீர்மானம் சர்க்கார் ஏற்கனவே ஒப்புக்கொண்டுள்ள கொள்கையைத்தான் ஆதரிக்கின்ற விதத்தில் இருக்கிறதென்று நான் கருதுகிறேன். நம் சர்க்கார் சோஷலிச சமுதாயத்தை ஏற்படுத்துவது என்ற ஒரு கொள்கையை ஒப்புக்கொண்டிருக்கிறது. இந்தக் கொள்கை அடிப்படையில் சிலபல காரியங்களில் ஈடுபட்டும் இருக்கிறது. அந்தக் கொள்கையை யொட்டிதான் பஸ்களை தேசியமாக்க வேண்டுமென்று இந்தத் தீர்மானம் கோருகிறது. ஒரு தனிப்பட்ட முதலாளி பஸ்கள் வைத்து ஓட்டி கோடிக் கணக்கில் சம்பாதித்து ஒரு செல்வச் சீமானாக வாழ்வதற்கு வழி செய்து கொடுத்துக் கொண்டே போகிற சமுதாயத்தில் சோஷலிச சமத்துவம் என்பது என்றைக்கும் நிலைநாட்ட முடியாததாகப் போய்விடும். அந்த நாட்டில் பொருளாதார சமத்துவம் என்பது என்றைக்கும் ஏற்பட முடியாது. ஆகவே சோஷலிச சமுதாயத்தை அமைக்க வேண்டும் என்கிற கொள்கையை கொள்கை அளவிலாவது ஒப்புக்கொண்டிருக்கிற இந்த அரசாங்கம் படிப்படியாக நாட்டில் பொருளாதார சமத்துவம் ஏற்படுவதைக் கருதி இந்தத் தீர்மானத்தை ஏற்றுக்கொள்வதென்றும் என்பதாக நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதுவும் மூன்றாவது திட்ட காலத் திற்குள் இதைச் செயலாற்றுவதற்கு முயற்சி செய்யவேண்டும் என்பதாகத்தான் இந்த தீர்மானம் அரசாங்கத்தைக் கோருகிறது. இந்த ஆண்டு 100 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட பஸ் மார்க்கங்களை தேசியமாக்கலாம். அதற்கு அடுத்த ஆண்டு 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட பஸ் மார்க்கங்களை தேசியமாக்கலாம். இப்படியே படிப்படியாக பஸ் மார்க்கங்களை எல்லாம் தேசியமாக்கிவிடலாம். இதில் ஒன்றும் சிரமமிருக்காது. இது நம்முடைய சோஷலிச சமுதாயக் கொள்கையை நடைமுறையில் கொண்டுவருவதற்கு உதவி செய்யக்கூடும்.

இரண்டாவது பஸ்களை அரசாங்கம் ஏற்று நடத்தினால் பொது மக்களுக்கு நன்மையா? தனியார் நடத்துவதனால் நன்மையா என்பதை உன்னிப் பார்க்கவேண்டும். நம்முடைய அமைச்சர் பஸ்களுக்கு வரி விதிக்க முடிவு செய்தது நம் அனைவருக்கும் தெரிந்த விஷயம். நாம் விதித்த வரி அவர்களுடைய நிகர லாபத்தில் 5 சதவீதம் கூட இருக்காது. பஸ்களுக்கு வரி விதித்த போது இதனால் கட்டணத்தை எந்தவகையிலும் உயர்த்த வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று கணக்கிட்டு பார்த்து அரசாங்கத்தார் சொன்னார்கள். வரியை உயர்த்தியும் கூட—அரசாங்க பஸ்களின் கட்டணத்தை சர்க்கார் உயர்த்தவில்லை. அதற்காக நான் சர்க்காரைப் பாராட்டுகிறேன். ஆனால் தனிப்பட்ட பஸ்

1st November 1962] [திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

முதலாளிகள் அரசாங்கத்தார் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தக் கூடாது என்று சொல்லியும் கூடக் கேட்கவில்லை. நாம் அவர்களுடைய நிகர லாபத்தில் 5 சதவீதம் கட்டும்படியான அளவுக்கு வரி விதித்தோம் என்றால் 25 சதவீத அளவுக்கு பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தி விட்டார்கள். இது நியாயமா என்று கேட்கிறேன். முன்பு ஒரு ரூபாயாக இருந்த கட்டணத்தை ஒண்ணேகால் ரூபாயாக உயர்த்திவிட்டார்கள். இப்படி தனிப்பட்ட முதலாளிகள்—பொதுமக்களுடைய நன்மையைக் கொஞ்சம் கூட கருதாது, தங்கள் லாபத்தைப் பெருக்கிக் கொள்வதிலேயே கண்ணும் கருத்துமாக—இப்படிக் கட்டணத்தை உயர்த்திக்கொண்டது ஏழை எளிய மக்களை எல்லாம் பாதிக்காதா என்பதை நாம் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். உத்தரப் பிரதேசத்தில் வரி போட்டார்கள். வரி போடுகிற சமயத்தில் “கட்டணத்தை இப்போது இருப்பதற்கு மேல் எந்த பஸ் முதலாளியாவது உயர்த்தினால் அவர்களுடைய பர்மிட்டை ரத்து செய்துவிடுவோம்” என்கிற கட்டுப்பாட்டோடு அந்த அரசாங்கத்தார் வரியை உயர்த்தினார்கள். ஆகவே புதிதாக வரி போட்ட போதிலும் கூட முன்பு இருந்த கட்டணமே தான் அங்கு இருக்கிறது. ஆனால் தமிழ் நாட்டில் மட்டும் ஏன் தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள்—பஸ் கட்டணத்தை அரசாங்கம் உயர்த்தாமல் இருக்கிறபோது—தங்கள் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தினார்கள் என்று கேட்க விரும்புகிறேன். அரசாங்கத்தார் வரி போட்டதற்கு எதிர்நடவடிக்கையாக பொதுமக்கள் தலையில் அவர்கள் கைவைத்தார்கள். நான்கணவாக இருந்த கட்டணத்தை ஐந்தணவாகவும், எட்டணவாக இருந்த கட்டணத்தை பத்தணவாகவும் உயர்த்திக்கொண்டார்கள். இந்த பஸ் மார்க்கங்களை எல்லாம் அரசாங்கமே எடுத்து நடத்துவது என்றால் பொதுமக்கள் இந்த மாதிரியாகச் சுரண்டப்படுவதற்கு வாய்ப்பு இருக்காது என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏற்கனவே இவ்வாண்டு 125 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட பஸ் மார்க்கங்களை அரசாங்கமே எடுத்து நடத்துவது என்று முடிவு செய்திருக்கிறது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் நம்முடைய தேசிய பஸ் சர்வீஸ் நல்லமுறையில் நடந்து கொண்டிருப்பதைப் பார்க்கிறோம். நம்முடைய எக்ஸ்பிரஸ் ரூட்டுகளை எல்லாம் மக்கள் பாராட்டுகிறார்கள். இப்படி எல்லா பஸ் மார்க்கங்களையும் அரசாங்கமே ஏற்றுக்கொண்டு—நாட்டில் சோஷலிஸ சமத்துவம்—பொருளாதார சமத்துவம் ஏற்படுவதற்கான சூழ்நிலையை உருவாக்குவதைத்தான் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் மனப்பூர்வமாக ஆதரிக்கிறது. நான் பல்கலை எல்லாம் சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று சொல்கிறபோது தனிப்பட்ட முதலாளி செல்வச் சீமானாகிவிடுகிறானே என்ற பொருளையால் சொல்லவில்லை. எதிர்க்கட்சியில் ஒன்றாகிய சுதந்திரரசு கட்சித் தலைவர் இந்தக்கொள்கையை எதிர்த்து பேசினார்கள். நாங்கள் இப்பிரச்சனையை எவ்வாறு அணுகுகிறோம் என்றால் எப்படிச் செய்வது மக்களுக்கு நன்மை, எது தீமை என்கிற ரீதியில் தான் பார்க்கிறோம். இந்த பல்கலை எல்லாம் அரசாங்கம் ஏற்று நடத்துவது தான் மக்களுக்கு நன்மை அளிக்கும். அப்படி ஏற்று நடத்துகிற காலம் வரும்போது தான் நாட்டில் காந்தியடிகள்

[திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி] [1st November 1962]

வற்புறுத்திய சோஷலிஸம் ஏற்பட முடியும் என்று வற்புறுத்தி, இந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரிக்கிறோம் என்று சொல்லி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

12-00
noon

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, 25 மைல்களுக்கு அப்பாலிருக்கின்ற பஸ் ரூட்களை யெல்லாம் தேசிய மயமாக்கவேண்டும் என்ற தீர்மானத்தைக் கனம் அங்கத்தினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். இதற்கு முன்னால், வேறொரு கட்சியும் இதே தீர்மானத்தை வேறொரு ரூபத்தில் கொண்டுவந்தார்கள், பஸ்களை யெல்லாம் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்று. அவர்களுக்கெல்லாம் பொதுவான கோபம், காங்கிரஸ்காரர்களுக்குப் பலத்தை பஸ்காரர்கள் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள், ஆகையால், பஸ்களைத் தேசியமயமாக்கிவிட்டால் காங்கிரஸ்காரர்களுக்குப் பலம் குன்றிவிடும் என்று அவர்கள் நினைப்பதைப் பார்க்கும்போது எனக்கு ஒரு சாதாரண உதாரணம் தான் ஞாபகத்திற்கு வருகிறது. பெரியதொரு கல்யாணத்திலே சிப்பைத் திருட்டி வைத்துக்கொண்டுவிட்டால், அந்தக் கல்யாணமே நின்றுவிடும் என்று யாரோ நினைத்தார்களாம். அதுபோல, தேச மக்களுடைய வாக்குகளை வாங்கி, அரசாங்கத்திற்கு வரவேண்டிய கட்சியை, ஏதோ அங்கு இங்கு இருக்கின்ற பஸ்களை மாத்திரம் தேசிய மயமாக்கிவிட்டால் கட்சியின் பலம் குன்றிவிடும் என்று நினைத்து, ஏதோ அவலை நினைத்துக்கொண்டு உரலை இடிப்பதுபோல் பேசுவதைப் பார்க்கும்போது, உண்மையிலேயே ஓரளவுக்கு வருந்தத் தக்கதாக இருக்கிறது. தேசிய மயமாக்குகிற விஷயத்தில் எங்களைக் காட்டிலும் பிற கட்சிகளுக்குப் பேசக் கூட அருகதை இல்லை என்று கூடச் சொல்லலாம். இன்ஷூரன்ஸை ஒரே நாளில் தேசிய மயமாக்கினோம் நாங்கள். தேசிய மயமாக்கக்கூடிய கொள்கையிலே காங்கிரஸ் எந்தக் கட்சிக்கும் பின்தங்கியதில்லை. ஆனால், தேசிய மயமாக்கவேண்டுமென்றால் எந்தத் தொழில்களை, எந்த நேரத்தில், எந்தக் காலத்தில், எந்தச் சூழ்நிலையில், எதற்காக எடுக்கவேண்டுமென்பதை அக்கறையோடு ஆராய்ந்து பார்த்து செய்யவேண்டுமென்று காங்கிரஸ் கட்சி நினைத்திருக்க, எதிர்க்கட்சியானது பொறுப்பற்ற வகையில் எங்களுக்கு எடுத்துக் கூறுகிறார்கள். இந்த இரண்டுதான் வேற்றமையே தவிர, தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையில் காங்கிரஸ் கட்சி என்றைக்கும் பின்தங்கியது கிடையாது, பின் தங்கப் போவதும் இல்லை. ஆனால், இவர்களுக்குக் கோபம் இருக்கிற காரணத்தால், தங்களுக்குள்ளே ஏதோ சிறிய இடைஞ்சல் அங்கிற்கு ஏற்பட்டது என்ற காரணத்தால், 'அதைத் தேசிய மயமாக்கு, இதைத் தேசிய மயமாக்கு' என்று சொல்கிறார்கள். அவசரப்பட்டு, ஆத்திரப்பட்டு அந்தப் பிரச்சனையில் ஆளும் கட்சியை ஒதுக்கிவிட்டு, அதற்குமேலே வரும் வேதனையை அனுபவியுங்கள் என்று சொல்லக்கூடிய முறையில் தான் அவர்களுடைய யோசனை இருக்கிறது. நாட்டிலே நன்றாக நடக்கக்கூடிய ஒரு தொழிலைக் குழப்பமான சூழ்நிலைக்குக் கொண்டிபோகச் செய்கிறார்களே தவிர, நல்ல எண்ணத்தோடு அல்ல. பஸ்காரர்களுக்கு

1st November 1962] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

அரசாங்கம் இந்த ஆண்டு போட்ட வரி, அடுத்த ஆண்டு போடும் வரி, அதுவும் 7 பைசாவுக்கு மேல் கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடாது என்று சொன்னால், அவர்களாகவே பஸ்களைக் கொண்டுவந்து அரசாங்கத்தினிடம் கொடுத்து, 'நீங்களே நடத்திக்கொள்ளுங்கள்' என்று சொல்லக்கூடிய சூழ்நிலையில் அந்த அளவுக்கு வரி போடுகிறோம். உலகத்திலேயே அதிகமாக வரி போடக்கூடிய தேசம் இந்தியா என்பதை 'ஹிந்து' பத்திரிகையில் ஒரு மாதத்திற்கு முன்னால் படித்திருக்கிறோம். இந்தியாவிலே மற்ற எல்லாப் பகுதிகளில் போடும் வரியைக் காட்டிலும் சென்னை ராஜ்யத்தில் தான் பஸ்களுக்கு அதிகமாக வரி போடுகிறோம். அதிகமாக வரியை எதற்காகப் போடுகிறோம்? யாரிடத்திலும் அதிகமாகச் சொத்து தேங்கிவிடக் கூடாது என்ற காரணத்தால், நாமாக அக்கறை காட்டி வருகிறோம். பஸ் தொழிலைத் தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்பதைக் காட்டிலும், முக்கியமான பிரச்சனைகள் நாட்டை நோக்கி நின்ற கொண்டிருக்கும்போது, அந்த முக்கியமான பிரச்சனைகளில் அக்கறை காட்ட வேண்டிய நிலைமை இருப்பதால், இதைச் சற்றுத் தள்ளிப் போடலாம் என்ற எண்ணமே தவிர, ஏதோ இவர்கள் சொல்லித்தான் நாங்கள் தேசிய மயமாக்க வேண்டும், இந்த நாட்டிலே சம தர்மம் ஏற்படவேண்டும். சமத்துவம் ஏற்படவேண்டும் என்று அவர்கள் நினைக்கவேண்டாம். எதற்காகச் சொல்கிறேன் என்றால், இன்றைக்கும் நிலைமை என்ன? பஸ்காரர்கள் எல்லோரும் பெரும் பணக்காரர்கள் அல்ல. எத்தனையோ பேர்கள் ஹயர் பர்ச்சேஸ் முறையில் பஸ் வாங்கி, ஓட்டி வருகிறார்கள். அல்லது, மற்றவர்களிடம் கடனுக்குப் பணம் வாங்கி, பஸ் ஓட்டி வருகிறார்கள். இந்தத் தொழில் லாபகரமான தொழில் என்றாலும், லாபத்தைக் குறைக்கும்வண்ணம் அதிகமாக வரியைப் போடுகிறோம். இன்னும் பல சட்ட திட்டங்களை வைத்திருக்கிறோம். எத்தனையோ தொல்லைகளைத் தலையில் தாங்கிக்கொண்டு அவர்கள் இருக்கும்போது, அதை அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொள்வதென்றால், அரசாங்கம் நாட்டிலுள்ள நெருக்கடிகளை எப்படிச் சமாளிப்பது? மக்களுக்குச் செய்யவேண்டிய பல காரியங்கள், இதைக் காட்டிலும் முக்கியமான பிரச்சனைகள் இருக்கின்றன. அரசாங்கத்தின் கவனத்தை இந்தத் துறையில் மேலும் மேலும் திருப்புவதென்றால், மற்ற முக்கியமான வேலைகள் தடைபட்டுவிடும் என்பதைத்தான் நாம் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம்.

இன்றைக்கு இருக்கும் மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் சட்டப்படி, 15 மைல்களுக்குள்ளே இருப்பதைப் புதிதாக வருகிறவர்களுக்குக் கொடுக்கிறோம். டவுன் ரூட்டைக் கொடுக்கக் கூடாது என்று வைத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். பதினைந்து மைலிலிருந்து 50 மைல் வரையில் பஸ் விடக்கூடியவர்கள் மீடியம் ஆபரேடர்களாக இருப்பார்கள் என்று அவர்களுக்குச் சலுகை கொடுக்கிறோம். அதற்கு மேலே இருந்தால்தான் 'ஃப்ளீட் ஆபரேடர்' களுக்குக் கொடுக்கிறோம். இன்றைக்கு அரசாங்கத்தின் புதிய கருத்தின்படி, புதிய போக்கின்படி, சென்னையிலிருந்து திருச்சிக்கு, சென்னையிலிருந்து நாகர்கோயிலுக்கு, சென்னையிலிருந்து மதுரைக்கு என்று பெரும்

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [1st November 1962]

பெரும் எக்ஸ்பிரஸ் ரூட்களை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்கிறது ஐம்பது மைல்களுக்கு மேலே உள்ள ரூட்டை மற்றவர்களுக்குக் கொடுப்பதில்லை. பெரும் முதலாளிகளுக்கு ரூட் கிடைக்க ரூழ் நிலை இல்லாமல் செய்திருக்கிறோம். இதுவே ஒரு சமதர்மக் கொள்கை என்பதை நாம் புரிந்துகொள்ளவேண்டும். ஐம்பது மைல்களுக்கு மேலே உள்ள ரூட்களில், மிகக் குறைந்த ரூட்கள் தான் மற்றவர்களுக்குக் கிடைக்கின்றன. அப்படியிருக்கும்போது, 25 மைல்களுக்கு மேலே உள்ள ரூட்களை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்றால், அது சிறிய பஸ் முதலாளிகளைப் பாதிக்குமே அல்லாது, பெரிய பஸ் முதலாளிகளைப் பாதிக்காது. ஏனென்றால், ஐந்து பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருப்பவர்களுக்கு அந்த வசதி கிடைப்பதில்லை. இருபத்தைந்து மைல்களுக்கு மேல் இருக்கும் ரூட்களையெல்லாம் நாம் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று கூறுவதனுலே, நாம் ஏதோ பெரிய பணக்காரர்களை, பெரிய முதலாளிகளை எதிர்த்துவிட்டோம் என்ற போக்கு வேண்டுமானால் காட்டலாமே தவிர, உண்மையிலேயே அது சாதாரண சிறு தொழில் நடத்துகிற பஸ் முதலாளிகளைத்தான் பாதிக்கும்.

இன்றைக்கு பஸ் முதலாளிகளின் நிலைமை என்ன என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். டயர் கிடைப்பதில்லை. ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைப்பதில்லை. அவற்றையெல்லாம் அவர்கள் கள்ளச் சந்தையில் வாங்க வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. இப்பொழுது வரியும் அதிகரித்துவிட்டிருக்கிறோம். இப்படியெல்லாம் இருக்கும் போது, ஏதோ ஏராளமாக பணம் அவர்களிடம் குவிந்து விடுகிறது என்ற தவறான அபிப்பிராயம் ஏற்படுத்துவது சரியல்ல, அழகல்ல. அப்படிப் பார்த்தால், சினிமாத் தொழிலில், கதை எழுதுபவர்கள் போன்று பல துறைகளில் உள்ளவர்கள் பெரும் பணம் சேர்க்கவில்லையா? இப்படிப்பார்த்தால், தேசியமயமாக்க வேண்டிய தொழில்கள் பல இருக்கின்றன. ஆகையால், ஏதோ நமக்குக் கோபம் ஒரு நபரின் பேரில் இருக்கும் காரணத்தால், அதைப் பெரிய பிரச்சனையாகக் கொண்டுவந்து, பொது மக்களை ஏமாற்றுவதற்காக இதைச் செய்வோம் என்றால், அது சரியல்ல. எந்த நேரத்தில் இதைக் கொண்டுவருவது என்பதை ஆலோசித்துச் செய்வோம்.

சென்னை நகரத்தில் நாமாக எடுத்துக் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிற பஸ்கள் ஓரளவு திருப்திகரமாக ஓடுகின்றன. இல்லை என்று சொல்லவில்லை. அங்கும் குறை இருப்பதைப் பார்க்கிறோம். திடீரென்று வேலை நிறுத்தம் ஏற்படுகிறது. என்ன காரணம் என்று தெரிவதில்லை. யார் காரணம் என்றும் தெரிவதில்லை. தொழிலாளர் காரணமா, அமைச்சர் காரணமா? ஆபீசர் காரணமா? காரணமே தெரியாது, அரை நாள் பஸ் ஓடவில்லை. இதனால் 50 ஆயிரம் ரூபாய், 60 ஆயிரம் ரூபாய் நாட்டுக்கு நஷ்டம். மாகாணத்திற்கு நஷ்டம். இந்தப் பொறுப்புணர்ச்சி தொழிலாளர்கள் மத்தியில் வரவில்லை. அவர்கள் அவசரப்பட்டு திடீரென்று வேலை நிறுத்தம் செய்யாமல், பேச்சு வார்த்தை நடத்தி சுமுகமாகத் தங்களுடைய

1st November 1962] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

பிரச்சனைகளைத் தீர்த்துக்கொள்ளவேண்டும் என்ற உணர்ச்சி தொழிலாளர் மத்தியிலே பரப்பப்படாத காரணத்தால் அவர்கள் அந்தப் பக்குவத்திற்கு வராத போது, அதிகமாக தொழில்களை தேசிய மயமாக்கிக் கொண்டு போனால் அது நாட்டுக்கு நல்லதா என்று ஆலோசிக்கவேண்டும்.

பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ள நஷ்ட ஈடு அதிகமாகத் தேவைப் படாது என்று சாமர்த்தியமாக, திறமையாக, கட்சி நோக்கத் தோடு குறிப்பிடப்பட்டது. யாரும் பஸ் ரூட்டுக்காகப் பணம் கொடுப்பதில்லை. அரசாங்கம் எடுக்கிற பஸ் ரூட்டுக்கும் பணம் கொடுக்கவில்லை. பஸ்களுக்குத்தான் பணம் கொடுக்கிறார்கள். ஒரு பஸ்ஸின் விலை குறைந்தது மூப்பது ஆயிரம் முதல் ஐம்பதாயிரம் வரையில் ஆகிறது. மாகாணத்திலுள்ள பஸ்களையெல்லாம் தேசிய மயமாக்கவேண்டுமென்றால், குறைந்தது பத்து, பதினைந்து கோடி ரூபாய் வரையில் செலவழிக்கவேண்டியிருக்கும். இப்படி கோடிக்கணக்கான ரூபாயை முக்கியமில்லாத தொழிலிலே முடக்கி விட்டு, இதன் காரணமாக, வளரும் பொருளாதாரத்தில் பல தொழிற்சாலைகளை ஆரம்பிக்க முடியாமல் திகைத்துக்கொண்டிருக்க வேண்டுமா? உண்மையிலேயே இதற்கு அரசியல் நோக்கமா என்று எனக்குப் புரியவில்லை. உண்மையிலேயே பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு இது நல்ல கொள்கையா என்பதை எதிர்க்கட்சிகள் சற்று ஆலோசித்துப் பார்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

‘தொழிலாளர் தகராறு, அரசாங்கத்தில் பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால் இருக்காது, தனியாரிடத்தில் இருந்தால்தான் இருக்கும்’ என்ற கருத்து கூறப்பட்டது. அதற்கு நேர்மாறாக இருக்கிறது இன்றைக்கு இருக்கும் நிலைமை. தனியார்த் துறையில் வேண்டுமானாலும், தொழிலாளிகளும் முதலாளிகளும் சுமுகமாகப் போய்க்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், அரசாங்கத் துறையில், அவ்வளவு சுலபமாக இருப்பதில்லை. சாதாரண ‘மிஸ்-அண்டர்ஸ்டான்டிங்’ கூட, சுமுகமாகத் திராமல் இருந்துவிடுகிறது. ஒரு வரை மற்றொருவர் புரிந்து கொள்வதற்குத் தக்க வாய்ப்பு இல்லாமல், தக்க சூழ்நிலை இல்லாமல், பெரும் இடைஞ்சலைக் கொண்டு வருகிறோம் என்பதை நாம் புரிந்துகொள்ளவேண்டும். காரணம் என்ன? தனியார்த் துறையில், முதலாளிகள் தொழிலாளர்களை நேரடியாகக் கூப்பிட்டு விசாரித்து, முடிவு கட்டிவிடுகிறார். ஆனால், அரசாங்கத்துறையில், ‘ஃபைல்’ பல அதிகாரிகள் கைக்குப் போக வேண்டியிருக்கிறது. நெருக்கடியான சம்பவங்கள்கூட, ‘பைல் வரட்டும்’, அங்கே இருக்கிறது, இங்கே இருக்கிறது என்று பைல் சுற்றிவரக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. சமீபத்தில் நடந்த வேலை நிறுத்தத்தைப்பற்றித் தொழிலாளர் தலைவர்களுக்குக்கூட முன் கூட்டியே தெரியாமலிருந்தது என்று அவர்களே ஒத்துக்கொண்டார்கள்.

பெரிய பிரச்சனைகளில் உள்ள முக்கியத்துவத்தை திருப்பித் தங்களுக்கு பஸ் முதலாளிகள் பேரில் கோபம் இருக்கிறது என்பதால் இத்தீர்மானத்தைக் கொண்டு வருவது அவ்வளவு சரி அல்ல.

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [1st November 1962]

குறிப்பாக, 25 மைல்களுக்கு மேல் 50 மைல்களுக்கு உள்ளாக இருக்கும் பஸ்கள் சிறு முதலாளிகளிடம் இருக்கின்றன. யாரும் ஒரு தொழில் வைத்துத்தான் பிழைக்க வேண்டும். எல்லோர் பேரிலும் கோபம் வைத்து அதை நாம் எடுத்துக் கொள்வோம், இதை நாம் எடுத்துக்கொள்வோம் என்று சொன்னால் வளருகிற சமுதாயத்திற்கு அது ஏற்றதல்ல. அவர்கள் வளரட்டும், வளர் வளர் நாம் வரி வாங்குவோம். அதற்கு மேலும் தேவைப்பட்டால் ஒரே நாளில் தேசியமயமாக்கப் போகிறோம். இதற்காக ஒரு அவசரத் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்து, இதை ஒரு அவசரப் பிரச்சனையாக நாம் கருதவேண்டிய ஒரு சூழ்நிலை இல்லை. ஆக பஸ் முதலாளிகளுக்கு ஏதோ எக்கச்சக்கமாக லாபத்தைக் கொடுத்திருக்கிறோம் என்று நினைப்பது தவறு. லாரிகளிலும் எவ்வளவோ போட்டி, எவ்வளவோ சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. பெர்மிட் வாங்குவது பெரிதல்ல, அதை ஒழுங்காக நடத்துவதில் கஷ்டம் இருக்கிறது. ஒவ்வொருவரும் போய் கூட்டை தேடுவதில் உள்ள போட்டி எவ்வளவு இருக்கிறது என்பது அத்துறையில் அக்கறை காட்டுகிறவர்களுக்குத்தான் தெரியும். மேற்போக்காகப் பார்க்கிறவர்களுக்கு அது தெரியாது. ஊழல்கள் இல்லை என்று சொல்லவில்லை. ஊழல்கள் எங்குதான் இல்லை? இந்தத் துறையில் மட்டும் இருக்கக்கூடாது, அதைத் துடைக்க வேண்டும், வேறு இடத்தில் உள்ளவற்றைத் துடைக்கக் கூடாது என்பதல்ல. ஊழல்கள் எங்கிருந்தாலும் அதை அகற்றத் தான் வேண்டும். நமக்கு பிற தொழில்களை வளர்ப்பதற்கு மூலதனம் வேண்டியிருக்கிறது. அப்படியிருக்க இந்த பஸ்தொழிலில் ஈடுபட்டு மேலும் நெருக்கடியை ஏற்படுத்திக் கொள்வது என்பது சரியல்ல, அவ்வளவு நல்லதல்ல. குறிப்பாக, சென்னை மாநிலத்தில் உள்ளதைப் போன்ற எபிஷியன்ட் பஸ் சர்வீஸ் எந்த மாநிலத்திலும் கிடையாது. நல்ல புதிய பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. அப்படியில்லை என்றால் மூன்று வருடங்களுக்குப் பிறகு பெர்மிட்டை ரென்யூ செய்வது கிடையாது. ஆக, இங்கு நல்ல பஸ்கள் போடப்பட்டு, மிகத் திறமையாக நடக்கிறது நம் மாநிலத்தில், பஸ் போக்குவரத்து. மிகத் திறமையாக சில தனி முதலாளிகள் நல்லமுறையில் பஸ் போக்குவரத்தை நடத்தி வருவதைப் பார்க்கிறோம். மோட்டார் வெகிக்கிள்ஸ் சட்டப்படி, மக்களின் நன்மை தான் முக்கியம். நல்ல பஸ்களை, காலா காலத்தில், ஒழுங்காக, குறிப்பிட்ட கட்டணத்திற்குள் விட்டுக் கொண்டிருக்கும்போது அது மக்களுக்கு தீமையாக அமைந்து விட்டது. அதை தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்று சொன்னால் அது சரியல்ல. பஸ் கட்டணத்தை ஏற்றியிருப்பதாக ஒரு கனம் அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டார். மாக்ஸிம் லிமிட் ஒரு மைலுக்கு 7 நயாபைசா என்று இருக்கிறது. அது வரை உயர்த்தலாம். கடைகளில், ஒரு கடையில் துவரம்பருப்பு படி ஒரு ரூபாய் நாலு அணை என்று வைத்து விற்றால், வேறு கடைக்காரர் ஒரு அணை குறைத்து 1 ரூபாய் மூன்றணைவிற்கு கொடுக்கலாம், போட்டி காரணமாக. அதேபோல் இங்கு மைலுக்கு 5, 4½ பைசா என்று வைத்துக் கூட பஸ்களை ஓட்டிக் கொண்டிருந்தார்கள். 200 மைலுக்கு குறைவாக ஓட்டிக்

1st November 1962]

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

கொண்டிருப்பதால், அவரவர்களுக்கு டயர், ஸ்பெயர் பார்ட்ஸ் கிடைப்பது அருமையாகயிருக்கிறது. ஆகவே தங்கள் தொழிலுக்கு குந்தகம் ஏற்படாமல் சில இடங்களில் ஆர்.டி.ஓ. வைக்கலுந்தும், சில இடங்களில் பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் கலந்து கொண்டும் 7 நயா பைசாவிற்குள்ளே வைத்திருக்கிறார்கள். ஒருவர் ஆறு என்று வைத்தால் அங்குதான் பிராயணிகள் செல்வார்கள், ஏழு பைசா என்று வைத்திருக்கும் பஸ்ஸை விட்டு விட்டு. ஆக, ஏழு என்று இருப்பதற்குள்ள்தான் அதிகரித்திருக்கிறார்கள். ஆக, நீங்கள் கொடுத்த உத்தரவாதம் காற்றில் பறந்து விட்டது, அதை அமூல் நடத்த முடியவில்லை என்றெல்லாம் தவறான பிரசாரம் செய்வது தவறு. இந்த வரி போடுவதற்கு பொறுப்புள்ளவர்கள் அப்படிச் செய்வது தவறு. இந்த வரி போடுவதற்கு முன்பேயுள்ள விதிபடித்தான் அதிகரித்திருக்கிறார்கள். அதற்கு மேல் அதிகரித்தால் அவர்கள் பெர்மிட்டை கான்ஸ்ஸல் செய்வதற்குள்ள அதிகாரம் நமக்கு இருக்கிறது. ஆக, மிகத் திறமையாக ஒரு போக்குவரத்து நடந்துகொண்டிருக்கையில் தவறான வழியில் மக்களையும், அரசாங்கத்தையும் இழுத்துச் செல்ல நினைப்பது தவறு. தேசியமயமாக்கும் கொள்கை குறித்து, எப்பொழுது, எங்கே, எப்படி, என்ன செய்யவேண்டுமென்பதைப் பற்றி காங்கிரஸ்காரர்களைக் காட்டிலும் வேறு கட்சிக்காரர்களுக்குத் தெரியாது என்ற காரணத்தினால் இத்தீர்மானத்தை வாபஸ் பெறுவார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

* கனம் திரு எம். பக்தவத்சலம் : கனம் உதவிசபாநாயகர் அவர்களே, இந்தத் தீர்மானத்தை பிரேரேபித்து கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் பேசியதிலும், அதைத் தொடர்ந்து நடைபெற்ற விவாதத்தில் சில உறுப்பினர்கள் தெரிவித்த அபிப்பிராயங்களிலும் ஒன்று எனக்கு மிகுந்த திருப்தியை அளித்திருக்கிறது. சாதாரணமாக எதிர்க்கட்சியில் உள்ளவர்கள், சில சமயங்களில் எங்கள் பக்கத்தில் உள்ளவர்கள்கூட, குறை சொல்வதுதான் பழக்கம். குறையே இல்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. அரசாங்கம் நடத்துகிற எந்த ஸ்தாபனமாக இருந்தாலும், அதில் குறை சொல்வது தான் அவர்கள் வழக்கம். அதிலும், அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்து குறித்து எப்பொழுதும் குறை சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஏன் அரசாங்கம் பஸ்களை எடுத்து நடத்துகிறார்கள் என்று தோன்றும் படி குறைசொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பீக் ஹவர்ஸில் இட நெருக்கடி என்பது எங்கும் இருக்கத்தான் செய்கிறது. பிற நாடுகளில் கூட இருக்கிறது. இந்தத் தீர்மானத்தை பிரேரேபித்த அங்கத்தினர்முதல் எதிர்க்கட்சியில் உள்ள எல்லா அங்கத்தினர்களும், கடைசியில் பேசிய சுதந்திரா கட்சி அங்கத்தினர் தவிர—அவர்கள் எப்பொழுதும் சொல்வதைத்தான் சொன்னார்கள், அவர்கள் குறைகளை தவறாகக்கூறினார்கள் என்று சொல்லவில்லை—சர்க்கார் பஸ் சர்வீஸ் மிக நன்றாக நடக்கிறது என்று பாராட்டுதல்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அதில் எனக்கு மிகுந்த திருப்தி. அடுத்தபடியாக எனக்கு விசேஷ திருப்தியை அளித்தது, தனியார் துறையில் இருக்கிற தொழிலாளர்களை விட சர்க்கார் துறையில், அதிலும் குறிப்பாக டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவில் உள்ள தொழி

[திரு எம். பக்தவத்சலம்] [1st November 1962]

லாளர்கள் நல்ல வகையில் நடத்தப்பட்டு வருகிறார்கள் என்று பாராட்டியதை, அதிலும் இதை பிரேரேபித்த கனம் அங்கத்தினர் கூறியது எனக்கு மிகவும் திப்ருதியை அளிக்கிறது. அடுத்தபடியாக பஸ் நடத்துகிறவர்களிடத்தில் அரசாங்கத்திற்கு அக்கறையிருக்கிறது. அவர்களுக்கு அரசாங்கத்திடமிருந்து சில சலுகைகள் கிடைக்கின்றன என்று அர்த்தம் படும்படி பேசினார்கள். தனியார் துறையில் பஸ் சர்வீஸ் நடத்துகிறவர்களுக்குக்கூட அரசாங்கத்தினிடம் நல்லெண்ணம் கூடாது என்பதுதான் அவர்கள் எண்ணம். அரசாங்கம் அதிக வரி போட்டு விடவில்லையா, மேலும் மேலும் தேசியமயமாக்கிக் கொண்டு போகவில்லையா, இதை நன்கு உணர்ந்து கொள்ளுங்கள், ஏன் அரசாங்கத்திற்கு உதவி அளிக்கிறீர்கள் என்று பஸ் முதலாளிகளுக்கு ஆலோசனை கூறியிருக்கிறார்கள். கனம் அங்கத்தினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் நல்ல அனுபவம் உடையவர்கள். அவர்கள் கூறும் ஆலோசனைகளைக் கேட்கும் சிலர் இருக்கிறார்கள் என்று இருப்பதால்தான் அவர்கள் அப்படிச் சொல்லுகிறார்கள். தாம் சொல்லும் ஆலோசனையைக் கேட்டு ஒப்புக் கொள்ளக் கூடிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் இல்லை என்றால் அவர்கள் அப்படி கூறியிருக்க மாட்டார்கள். ஆகவே இதிலிருந்து பஸ் சொந்தக்காரர்கள் எல்லாம் காங்கிரஸ்காரர்கள்தான் என்று எடுத்துக் கொள்வதற்கில்லை என்பது தெளிவாகிறது. எந்தத்துறையாக இருந்தாலும் பெரும்பாலும் காங்கிரஸ்காரர்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள் என்றால், நாடு எங்கும் காங்கிரஸை ஆதரிக்கக்கூடியவர்கள்தான் அதிகப்படியாக இருக்கிறார்கள். அதற்கு நாங்கள் என்ன செய்வது? நீங்கள்தான் என்ன செய்யமுடியும்? எந்தத் துறையில் ஈடுபட்டிருப்பவர்களாக இருந்தாலும், பணக்காரர்களாக இருந்தாலும் சரி, ஏழைகளாக இருந்தாலும் சரி, பெரியவர்களாக இருந்தாலும் சரி, சிறியவர்களாக இருந்தாலும் சரி காங்கிரஸின் அருமையை உணர்ந்து, பெரும்பாலோர் காங்கிரஸை ஆதரிக்கிறார்கள். அதுகுறித்து வருந்தி என்ன பயன்? அதை மனதில் கொண்டு ஒரு கொள்கையை நிலைநாட்டுவது சரியல்ல. எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர் ஒருவர் கட்டண உயர்வைப்பற்றிக் கூறினார்கள். இதைப்பற்றி நான் எவ்வளவோ தடவை விளக்கிக் கூறியிருக்கிறேன். இதைப்பற்றிய விவாதம் வந்தபோதும் விளக்கிக் கூறியிருக்கிறேன். கடைசியாக பேசிய கனம் அங்கத்தினர் அனந்த நாயகி அம்மையார் அவர்கள் கூறியதுபோல் சட்டத்தில் குறிப்பிட்டிருப்பதற்கு மேல் கட்டணம் விதிக்கக்கூடாது என்பதுதான் சட்டம். அந்தச் சட்டம் மாற்றப்படவில்லை. ஆனால் முன்னால் போட்டாபோட்டி நிமித்தம் குறைந்து வாங்கிக் கொண்டிருந்தார்கள். அப்படி குறைந்த கட்டணம் வாங்கிக்கொண்டிருந்த காலத்தில்கூட அதிகப்பட்ச கட்டணத்தை சிலர் வசூலித்துக் கொண்டிருந்தார்கள். எல்லோருமே குறைந்த கட்டணம் வசூலித்துக் கொண்டிருந்தார்கள் என்று சொல்வதற்கில்லை. முதலில் இருந்தே குறைக்காமல் அதிகப்பட்ச கட்டணத்தை வசூலித்துக் கொண்டிருந்தார்கள் சிலர். ஆக, குறைத்து வசூலித்துக் கொண்டிருந்ததை இப்பொழுது அதிகப்படுத்தியிருக்கிறார்கள். அதை

1st November 1962] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

எப்படி ஆட்சேபிப்பது? சர்க்கார் பஸ் பற்றி உறுதி கூறினோம், அதை நிறைவேற்றுகிறோம். ஏனெனில், அங்கு இவ்வரிப்பிரச்சனை இல்லை. ஆனால், தனியார் துறையினருக்கு இருக்கிறது. நாம் வரி போட்டிருக்கிறோம். ஆகவே, குறைக்க வேண்டுமா அல்லது அதிகப் படுத்த வேண்டுமா என்பது அவர்கள் முடிவு செய்து கொள்ள வேண்டிய விஷயம். அவர்கள் சட்டதிட்டத்திற்கு உள்பட்டு கட்டணத்தை அதிகப்படுத்தியிருக்கிறார்கள். அதை, பெரிதாக எடுத்துக் காட்டுவது சரியல்ல என்று எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்தப் பிரச்சனையைப் பற்றி முன்பு இதே மன்றத்திலே ஒன்றிரண்டு முறை விவாதிக்கப்பட்டு, அரசாங்கம் தன்னுடைய கொள்கையைத் தெரிவித்திருக்கிறது. அதைப்பற்றி ஒரு முடிவும் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அப்போது இருந்த அவ்விளாகா சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர் அவர்கள் தேசியமயமாக்குவது பற்றி அரசாங்கத்தின் கொள்கை என்ன, என்ன செய்வதாக இருக்கிறோம், இன்னின்னத் திட்டங்களை தேசியமயமாக்க எப்படி படிப்படியாக நடவடிக்கைகள் எடுக்கப் போகிறோம் என்றும் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அது மட்டுமல்ல, கனம் அங்கத்தினர் அவர்களின் தீர்மானத்தின்படி மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திற்குள் 25 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட பஸ் ரூட்டுகளை தேசிய மயமாக்கும் திட்டத்தை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்லப்படுகிறது. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் உருவாகப்பட்டு, இரண்டு ஆண்டுகள் ஆகின்றன. இரண்டு ஆண்டுகளாக அது செயல்பட்டு, இப்போது மூன்றாவது ஆண்டு வந்து கொண்டிருக்கிறது. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு, ஒவ்வொரு ஆண்டிற்கும் காபிடல் எக்ஸ்பென்டிசர் எவ்வளவு, மற்ற செலவினங்கள் எவ்வளவு, பஸ்களை தேசியமயமாக்குவதற்கு எவ்வளவு செலவிடலாம் என்பதற்கெல்லாம் தோனவு நிர்ணயம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இன்னும் இதிலே ஓரளவு எக்ஸ்பென்டிசர் அதிகமாகும்படி செய்தால், அதனால் திட்டத்தின் மற்ற வேலைகளுக்கு பாதகம் ஏற்பட்டாலும் ஏற்படலாம். தவிர, இப்போது தேசத்தில் நெருக்கடியான நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இப்போது திடீரென்று இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்து, இதை எவ்வித ஆட்சேபணையுமின்றி ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்றால் இதற்காக வேறு ஏதாவது திட்டத்திற்கு ஒதுக்கியுள்ள பணத்தைக் குறைக்கத் தான் வேண்டும். காரணம், நம்முடைய மூன்றாவது திட்டத்திலே இன்னின்னதற்கு இன்னின்ன வகையிலே செலவிடுவது என்று பணம் ஏற்கனவே ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. தேசியமயமாக்கும் இனத்தில் அரசாங்கமும் முன்பே வரையறை செய்து கொண்ட திட்டப்படியேதான் தேசிய மயமாக்கிக் கொண்டுவருகிறது. 'நீண்ட தூர ரூட்டுகள் அதாவது 125 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட' பஸ் ரூட்டுகளை தேசிய மயமாக்குவது என்றுகூட குறிப்பிட்டிருக்கிறது. அதன்படி பல ரூட்டுகளை சர்க்கார் எடுத்துக் கொண்டு வருகிறது. ஆனால், உடனடியாக 25 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட ரூட்டுகளையெல்லாம் இப்போது எடுத்துக் கொள்வது என்பது சாத்தியமல்ல. ஆகவே இந்தத் தீர்மானத்தை

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [1st November 1962]

கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் வற்புறுத்தவேண்டாமென்று நான் கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் இதை வற்புறுத்த வேண்டாமென்று கேட்டுக் கொண்டாலும் கூட, இதை இந்தப் பக்கத்திலே உள்ளவர்களும், எதிர்க் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களும் எதிர்பார்த்த முறைக்கும் மேலாக வரவேற்றிருப்பதைப் பார்க்கும்போது, இதை நான் வாபஸ் பெறுவது, வற்புறுத்தாமல் இருப்பது சரியாக இருக்காது என்று நான் வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கொள்கை அளவிலேனும் அவர்கள் இதைக் கவனிப்பதாக கூறியிருப்பார்களானால், நான் அதைப் பற்றி ஆலோசித்து இருப்பேன். 'இப்போது நேரம் சரியில்லை, சமயம் சரியில்லை, இருக்கின்ற கொள்கையை அமுல் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது' என்கின்ற முறையிலே பேசினார்கள். இப்போது இதைப்பற்றி சிந்திக்கக்கூடிய முறையிலே பேசவில்லை. அதுவும் இளைஞர்களாக இருக்கின்ற அங்கத்தினர்கள், நான் இப்படி கொண்டு வந்ததை எதிர்ப்பார்த்துத் தானே என்னவோ மிகவும் கண்டிப்பான முறையிலே என்னுடைய தீர்மானத்தை ஆதரித்துப் பேசினார்கள். ஏதோ கலியாணசுந்தரம் கொண்டு வந்ததற்காக இதை ஏற்றுக் கொள்ள முடியாது என்று வேண்டுமானால் சொல்லலாம். அப்படி சொல்லிவிட்டாலும் பரவாயில்லை. அவர்கள் பேசிய கருத்துக்களைப் பார்க்கும்போது, ஒருவர் சர்க்கார் துறையிலே நடக்கும் இந்த நிர்வாகத்தைப் பற்றியே கூட சரியில்லை என்று பேசிவிட்டார்கள். ஆனால் நான் அதைப் பற்றி பாராட்டியே பேசினேன். நான் இந்த முறை மட்டும் அப்படிப் பேசவில்லை. ஒவ்வொரு தரமும் பட்ஜெட் விவாதத்திலேகூட, ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பற்றி வரும்போது குறைகளை மட்டும் சுட்டிக்காட்டி, அதை நிவர்த்திக்க வேண்டுமென்று சொல்வேனே தவிர, ஆக்கபூர்வமான நிர்வாகம் திறம்பட நடக்க வேண்டுமென்று யோசனை சொல்வேனே தவிர, மற்ற வகையிலே பாராட்டியே பேசி வந்திருக்கிறேன். இதை கடந்த 10, 11 வருஷங்களாக சொல்லி வந்திருக்கிறேன். வேண்டுமானால், புரொசிடிங்ஸை எடுத்துப் பார்த்துக் கொள்ளலாம். பாராட்டி வேண்டியவைகளை இதுவரை நான் பாராட்டியே வந்திருக்கிறேன். ஆனால் நான் கொடுத்திருக்கக்கூடிய தீர்மானத்திலே என்ன ஆட்சேபணை என்பதைத் தான் என்னால் புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை.

இந்த நெருக்கடியான காலத்திலே இந்தத் தீர்மானத்தை கொண்டு வந்திருக்கிறேனே என்று சொன்னார்கள். இப்போது நெருக்கடியான நிலைமை நாட்டிலே இருக்கிறது; வாஸ்தவம்தான். ஆனால், நான் இந்தத் தீர்மானத்தை இரண்டு மாதங்களுக்கு முன்பே கொடுத்தேன். அப்போது நாட்டிலே நெருக்கடியான நிலைமை இல்லை. அப்படி நெருக்கடியிருந்தாலும்கூட, இந்தத் தீர்மானத்தின் அவசியம் அதிகமாக வலியுறுத்தப்படுகிறதே தவிர,

1st November 1962] [திரு மீ. கலியாணசுந்தரம்]

இந்தத் தீர்மானம் இல்லாமல் போகவில்லை. இந்தத் தீர்மானத்தின் படி அரசாங்கமே போக்குவரத்து வசதியை எடுத்துக் கொள்வது நல்லது. காரணம், இப்போது உள்ள நிலைமையிலே போகப் போக எல்லா வகைகளிலும் போக்குவரத்து அதிகமாகி ரயில் வேயிலும் நெருக்கடி ஏற்படும். அப்படி ஏற்படும்போது ரயில் வேயில் போக்குவரத்து நெருக்கடியைத் தவிர்ப்பதற்கு, ஜனங்களுடைய போக்குவரத்தைப் பொறுத்த அளவிலாவது அரசாங்கமே தன் கையில் எடுத்துக் கொள்ளும் வகையில் இருக்குமானால் நல்லது என்பதையும் நான் கனம் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

எந்தக் காரணத்திற்காக இந்த தீர்மானம் அவசியமில்லை என்று சொல்லப்படுகிறது என்றால், மூன்றாவது திட்டத்திற்குப் போதுமான நிதியெல்லாம் நாம் ஏற்கனவே ஒதுக்கிவிட்டோம், இனி இப்போது புதிதாக எப்படி கமிட்மெண்ட் வைத்துக் கொள்வது என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படி சொல்கிறபோது அவர்கள் கூறிய விஷயத்தைப் பார்த்தால் அரசாங்கம் மட்டும் முன்பு எப்படியோ அப்படியே நடக்கிறது, அதிலே வரிப் பிரச்சனை இல்லை, ஆனால் தனியார் விஷயத்தில் வரிப் பிரச்சனையெல்லாம் இருக்கிறது, அந்தக் கஷ்டத்தையெல்லாம் வைத்துக் கொண்டதான் அவர்கள் இந்த கட்டண உயர்வை உயர்த்தி இருக்கலாம் என்று சொன்னார்கள். அரசாங்க போக்குவரத்து மட்டும் எப்போதும் போல் நடக்கிறது என்று சொன்னார்கள்; வாஸ்தவம். இந்த வரி விதிப்பினால் மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்திலே அதிக நன்மை ஏற்பட இருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். அப்படி இந்த அதிக வரி விதிப்பினால் என்ன நன்மை ஏற்படுகிறது என்பதை கொஞ்சம் பார்த்தால், மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்ட்படி சென்ற ஐந்து வருஷங்களாக அரசாங்கத்திற்கு ஆண்டுதோறும் கிடைத்து வரும் வருமானம் 5 கோடியாக இருந்தது, இப்போது 7 கோடியாக உயரும் என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆகவே, 2 கோடிதான் அதிகப் படியாக கிடைக்க இருக்கிறது. இந்த 2 கோடி வருமானம் கிடைப்பதற்குப் புதிலாக, இப்போது பஸ்களின் எண்ணிக்கை எந்த அளவுக்கு உயர்த்து இருக்கிறது, ஒவ்வொரு பஸ் துறைக்கும் அதிகரித்து வரும் தேவைகள் என்னென்ன, இன்னும் அதற்கு என்னென்ன வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்பதையெல்லாம் கவனிக்க வேண்டும். தவிர இப்போது கட்டணத்தை 7 ந.பை. வாகவும் உயர்த்திக் கொண்டார்கள்; அதற்கும் வசதி ஏற்பட்டு விட்டது. கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அதிக வரியின் காரணமாகத் தான் அவர்கள் கட்டணத்தை உயர்த்திக் கொண்டார்கள் என்று வேறு சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் எதிர்ப் பார்க்கிற வருமானமோ 7 கோடி. இதற்கு முன்பு சராசரியாக 5 கோடி வருமானம் வந்து கொண்டிருந்தது. நான் முதலிலேயே சுட்டிக்காட்டியபடி 5 கோடியாக இருந்த மூலதனம் இப்போது இருக்கக்கூடிய வரியினால் 7 கோடியாகத்தான் உயரும். ஆக, நிகர லாபக்கணக்கைப் பார்த்தால் 2 கோடிதான். ஆனால் கனம் அமைச்சர் அவர்களே கட்டணம் உயரலாம் என்று சொன்னார்கள்.

[1st November 1962]

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் சார், கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் பேசி முடித்துவிட்டப் பிறகு, சம்பந்தப்பட்ட கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லி முடித்து விட்டார்கள். மீண்டும் இந்த அங்கத்தினர் பேசிக் கொண்டே போனால், அதற்கும் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்ல வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுமே, இது நடைமுறைக்குச் சரியா?

DEPUTY SPEAKER : The mover of a substantive motion has got the right of reply. The Hon. Member Sri M. Kalayanasundaram may continue his speech.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : இந்தத் தீர்மானத்தின்படி நான் பேசுவதற்கு வசதி இருக்கிறது. கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அரசாங்க போக்குவரத்திற்கும், தனியார் போக்குவரத்திற்கும் எவ்வளவோ வித்தியாசம் இருக்கிறது, அரசாங்கத்திற்கு வரித் தொல்லை இல்லை, தனியாருக்கு வரித் தொல்லைகள் எல்லாம் இருக்கிறது, இன்னும் பல தொந்திரவுகள் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். தனியார் போக்குவரத்தும் வரி கொடுக்கிறார்கள்; அரசாங்க போக்குவரத்தும் வரி கொடுக்கிறது. இது கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒருவேளை தெரியாதோ, என்னவோ. அவருக்குள்ள அதிக வேலை காரணமாக ஒருவேளை தெரியாமலே இருக்கலாம். மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்ட்படி அரசாங்கமும் வரி கொடுக்கிறது. அப்படி வரியாக 4,20,000 ரூபாய் கொடுக்கிறது. இன்கம் டாக்ஸ் கொடுப்பதில் தான் அவர்களுக்கும், நமக்குமுள்ள வித்தியாசம். நமக்கு கிடையாது; அவர்களுக்கு உண்டு. இதனால் தனியாருக்குத் தொல்லைகள் அதிகமாக இருக்கிறது என்று சொல்லிவிட முடியுமா? இந்த இன்கம்-டாக்ஸ் கணக்கையும் அவர்கள் இரண்டு கணக்குகள் வைத்து, சரியாக கணக்கு காட்டுவதில்லை. இதனால் அரசாங்கத்திற்கு தொல்லைகள் இல்லை; அவர்களுக்குத்தான் தொல்லைகள் அதிகம் என்று கூறுவது சரியல்ல.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : தொந்திரவுகள், தொல்லைகள் என்றே நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் இவ்வளவு விஷயம் தெரிந்த, இவ்வளவு அனுபவம் வாய்ந்த கனம் அங்கத்தினர் அவர்களே இப்படி பேசுவது தவறு.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : நான் இப்படிச் சொன்னதைப் பற்றி கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கோபப்படலாமா? இப்படி அவர்கள் கோபப்படுவதே எதைக் காட்டுகிறது என்றால், தொல்லைகள் இதிலே அதிகம் இருக்கிறது என்பதைத்தான். இதிலே முரண்பாடுகள் நிறைய இருப்பதால்தான் நான் அப்படி குறிப்பிட்டேன். தயவுசெய்து கோபப்பட வேண்டாமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அரசாங்க இலாகாவும் இதற்கு வரி செலுத்திக் கொண்டுதான் வருகிறது. ஆனால் அரசாங்க பஸ்களிலே கட்டணம் உயரவில்லை. தனியார் போக்குவரத்தை எடுத்துக்கொண்டால், காஞ்சிபுரத்தி

1st November 1962] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

விருந்து சென்னைக்கு வர அவர்கள் 1½ ரூபாய் கட்டணம் வசூலிக்கிறார்கள். ஆனால், இதே தூரத்திற்கு அரசாங்க பஸ்களில் முன்பு எப்படி இருந்ததோ, அதேபோலதான் 1¼ ரூபாய் இன்றும் வசூலித்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அரசாங்க துறைக்கு இந்தக் கட்டணத்தில் வசூலிக்க முடிகிறது. அதிலே லாபமும் வருகிறது. ஆனால் தனியார் மட்டும் வேண்டுமென்றே அதிக லாபம் அடைவதற்காக இப்படி கட்டணத்தை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள்.

தனியார் துறையிலே உள்ள பஸ்களை யெல்லாம் அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டால், அதற்காக நஷ்டஈடு கொடுக்க வேண்டுமே, அதற்கு நாம் எங்கே போவது என்று சொல்லப்பட்டது. ஆனால், அதிலே வரக்கூடிய லாபத்தை கணக்கிட்டுப் பார்க்கும்போது, ஓரளவிற்கு அவர்களுக்கு நஷ்டஈடு கொடுத்தே அந்த பஸ்களை யெல்லாம் நாம் எடுத்துக் கொள்ளலாம். அப்படி வண்டிகளுக்கு நஷ்டஈடு கொடுத்தாலும், நாளடைவில் வருகிற லாபக் கணக்கைப் பார்க்கிறபோது, ஆண்டு ஒன்றுக்கு இவ்வளவு தொகை நஷ்டஈடு கொடுப்பது என்ற அளவிலே அல்லது கடன் பத்திரமாக வழங்கி ஆண்டுதோறும் ஓரளவு தொகை கொடுத்து வந்தாலும், அதிக பட்சம் நான்கு வருஷங்களிலே பூரா நஷ்டஈட்டையும் நாம் கொடுத்து விடலாம். அதற்குமேலே கொடுக்க வேண்டிய அவசியமே இருக்காது. அப்படி கடனை நான்கு வருஷங்களிலே திருப்ப கொடுத்து விட்டோமானால், பிறகு பூரா லாபமும் அரசாங்கத்திற்கு கிடைக்கும். எல்லா பஸ்களும் அரசாங்கத்திற்கே சொந்தமாகவும் ஆகிவிடும். இதையெல்லாம் நான் விவரங்கள் தெரியாமல், புரிந்து கொள்ளாமல் பேசுகிறேன் என்று நினைக்க வேண்டாம். பஸ் தொழிலிலே எவ்வளவு லாபமிருக்கிறது, வருகிறது என்பதையெல்லாம் கணக்கால் நல்லது, இதிலே உள்ள சங்கடங்கள் எல்லாம் 3, 4 வருஷங்களிலே தீர்ந்து விடும் என்கின்ற முறையிலே நான் இவைகளை எடுத்துச் சொல்கிறேன். அப்படியும் ஏதாவது சங்கடம் இருந்தால், அதையும் பின்னாலே கட்டுக்கக் கொடுத்துவிடலாம். அதற்கு எந்தவிதமான ஆட்சேபணையும் சொல்ல முடியாது. அரசியல் காரணம் என்றெல்லாம் சொல்லப்பட்டது. அதற்கெல்லாம் நான் பதில் சொல்லவேண்டிய அவசியம் இல்லாவிட்டாலும்கூட, என் 12 30
னுடைய நிலையை தெளிவுபடுத்த விரும்புகிறேன். காங்கிரஸ் p.m.
காரர்கள் எல்லாம் பஸ் ஆபரேடர்கள் என்று நான் சொல்லவில்லை. சில நண்பர்கள் அம்மாதிரி தவறாக புரிந்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். காங்கிரஸ்காரர்களுக்கு, தியாகம் செய்தவர்களுக்கு ஒரு பஸ் ரூட், இரண்டு பஸ் ரூட் கொடுத்தால், அதைப்பற்றி ஒன்றும் சொல்லவில்லை. அத்தனை காங்கிரஸ்காரர்களும் பஸ் ஆபரேடர்கள் என்றும் சொல்லவில்லை. பஸ் ஆபரேடராக இருந்தவர்கள் காங்கிரஸ்காரர்களாக ஆகிறார்கள் என்று நான் சொன்னேன். காங்கிரஸ்காரர்களெல்லாம் பஸ் ஆபரேடர்களாக ஆகிவிடுகிறார்கள் என்று என்னுடைய பிரசங்கத்தில் நான் சொல்லவில்லை. அப்படி இருக்கக்கூடிய பஸ் ஆபரேடர்கள் சில

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [1st November 1962]

காரணங்களுக்காக காங்கிரஸை ஆதரிக்கலாம் என்றுதான் சுட்டிக் காட்டினேன். இந்தப் போட்டியிலே காங்கிரஸ்காரர்களுக்குள்ளேயே ரூட் கிடைக்காமல் தவிக்கக்கூடிய நிலையும் உண்டு. காங்கிரஸ்காரர்கள் எல்லோரையும் திருப்தி செய்து விட்டதாக நான் என்னுடைய பிரசங்கத்தில் சொல்லவில்லை. என்னுடைய பிரசங்கத்தை சரியாக புரிந்துகொள்ளவில்லை. அதில் இருக்கக்கூடிய சங்கடத்தை நான் உணராமல் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆனால் கட்சியைத் தழுவினால் சௌகரியமாக இருக்கும், வசதியாக இருக்கும் என்று பெரிய ஆபரேடர்கள் காங்கிரஸ்காரர்களாகி விடுகிறார்கள். நான் குறிப்பாகச் சொன்னேன். அரசியலே அப்பேர்ப்பட்டவர்கள் கைக்கு போகக்கூடிய ஆபத்து இருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் சொன்னேன். எனக்கு யார் பேரிலும் பொறுமை கிடையாது. சோஷலிஸம் வர வேண்டுமென்பது தான் நோக்கம். அதை காங்கிரஸ்காரர்களே செய்துவிட்டால் எனக்கு வேலை இல்லாமல் போய்விடுகிறது. அவ்வளவுதான். சோஷலிஸம் வரவேண்டும் என்பதுதான் லட்சியம். அது அமைச்சர் பக்தவத்சலம் அவர்கள் கையெழுத்து போட்டு வந்தால் என்ன, அமைச்சர் கக்கன் அவர்கள் கையெழுத்துப் போட்டு வந்தால் என்ன? எனக்கு பட்டம், பதவி தேவையில்லை. சோஷலிஸம் தான் வரவேண்டும். (குறுக்கீடு) எனது பக்கத்தில் உள்ள நண்பர் சா. கணேசன் அவர்கள் 'தான் பேசவேண்டியதை யெல்லாம் அவர்கள் சொல்லிவிட்டார்கள்' என்று சந்தோஷப்பட்டார். குறிப்பாக வாலிபர் ஆறுமுகம் அவர்கள் பேசும் பொழுது, 'தான் பேசவேண்டிய அவசியம் இல்லாமலேயே எல்லா வற்றையும் அவரே சொல்லிவிட்டார்கள்' என்று அவருக்கு சர்டிபிகேட் கொடுத்தார்கள். . .

திரு சா. கணேசன்: நான் அப்படி சொல்லவில்லை. நான் சந்தோஷப்பட்டுக் கொண்டிருந்தேன். ஸ்ரீமான் கலியாண சுந்தரம் அவர்களுக்கு வெளியிலே நடக்கிறது, நடக்காததை சொல்ல முடியுமோ, சொல்லத் தெரியாதோ? எனது மனத்திற்குள் என்ன இருக்கிறது என்று எப்படி கண்டுபிடித்தார்கள்? (குறுக்கீடு) 'இருக்கிறது, இருக்கவில்லை' என்பதில்லை. 'இருக்கிறதாக'. . .

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: அவருக்கு வேலையில்லாமல் செய்து விட்டதாகவும், அதனால்தான் அவருக்கு பேச அவசியம் இல்லாமல் போய்விட்டது என்றும் சொன்னார். அவர் பேசவும் இல்லை. . .

DEPUTY SPEAKER: Let the hon. Member continue his speech.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: காங்கிரஸ் நண்பர்கள் நான் கொண்டு வந்த தீர்மானம் என்பதற்காக அவர்களுடைய கருத்து, கொள்கை என்ன என்பதில்கூட தெளிவு இல்லாமல் இதை

ஆட்சேபித்தது கண்டு நான் ஆச்சரியப்படவில்லை. அவர்களுடைய நோக்கம் 'உள்ளம் ஒரு பக்கம், உதடு ஒரு பக்கம்' என்று சொல்லுவது போல் இருக்கிறது. நான் என்னுடைய தீர்மானத்தை வற்புறுத்துகிறேன்.

DEPUTY SPEAKER : The question is :—

The resolution was put and declared lost.

A poll was demanded and the House divided thus :—

(Mr. Speaker in the Chair.)

Ayes.

Sri M. Kamalanathan.

.. C. G. Viswanathan.

.. S. Muthulingam.

Pulavar K. Govindan.

Sri T. Chinnnasamy.

.. M. R. Krishnamurthy.

.. S. Murugaiyan.

Srimathi Jagadambal Velayudham.

Sri S. Arumugham.

.. M.V. Karivengadam.

., R. Narayanan.

.. S. Ramaswamy.

.. V. Krishnamurthy.

P.V. Sriramulu.

[Mr. Speaker.]

[1st November 1962]

Noes.

Sri K. Parthasarathi.	Sri A. B. Balagan.
„ K. S. Abdul Azeez.	„ A. M. P. S. Balagangadharan.
„ C. M. Ambikapathi.	„ V. Bashyam Reddi.
„ L. Anandan.	„ M. Chelliah.
„ S. Angamuthu Naicker.	„ G. E. Chinnadurai.
„ K. S. Ardhanareeswara Gounder.	„ S. Chinnakuruppa Thevar.
„ P. Appavoo.	Hon. Sri M. Bhaktavatsalam.
„ A. Appavoo Thevar.	„ P. Kakkan.
„ A. Arumugham.	„ V. Ramaiah.
„ R. S. Arumugham.	Sri P. Ramachandran.
„ A. S. Dhakshinamurthy Gounder.	„ R. Rajagopalaswamy Naicker.
„ V. Ellamma Naidu.	„ B. Rajagopal Naidu.
„ T. P. Elumalai.	„ P. Rajagopal.
„ G. Gomathisankara Dikshithar.	„ G. Rajaram.
„ P. Jayaraj.	„ A. Ramachandra Rayar.
„ P. Kadambavannasundaram.	„ N. Ramachandra Reddy.
„ T. Karcha Gowder.	„ A. L. Ramakrishna Naidu.
„ C. Kothandarama Bagavathar.	„ S. Ramalingam.
„ M. Kulandaiaswamy Gounder.	„ V. Ramenathan.
„ M. Marudhanayagam Pillai.	„ A. R. Ramaswami.
„ J. Matha Gowder.	„ N. Ramaswamy Udayar.
„ M. P. Muthakaruppanaswamy Gounder.	„ R. Rangaswamy.
„ T. M. Nallaswamy.	„ S. Sadasivam.
Hon. Sri Nallasenapathi Sarkarai Manradia.	„ K. T. Kosarlam.
„ S. M. A. Majeed.	Dr. B. Natarajan.
Srimathi T. N. Anandanayaki.	Sri S. Sangili.
„ P. K. R. Lakshmikantham.	„ V. Sankaran.
„ A. Krishnaveni.	„ N. Shanmugasundaram.
„ Lakshminarasamma.	„ SV. SM. Sivaraman Ambalam.
„ Rajathi Kunchithapatham.	„ O. Srinivasa Reddiar.
„ N. K. Ranganayaki.	„ A. R. Subbiah Mudaliar.
Kumari D. Sulochana.	„ K. S. Subramania Gounder.
Sri P. Palani Pillai.	„ N. Subramaniam Chettiar.
„ K. P. Palaniaswamy.	„ R. Thangavelu.
„ G. D. Perumalraju.	„ M. William.
„ R. Ponnappa Nadar.	„ Saw Ganesan.
„ A. M. Ponnuramam.	„ A. Raghava Reddi.
	„ N. Chinnamunisamy Chetty.

1st November 1962]

[Deputy Speaker]

(Sri N. Chinnamunisamy Chetty was sitting in a seat not allotted to him.)

MR. SPEAKER: I requested all hon. Members to be in their seats at the time of voting. But the hon. Member Sri N. Chinnamunisamy Chetty has occupied a seat not allotted to him. This is bad.

AYES....28

NOES....75

The resolution was declared lost.

VI. FIXATION OF FLOOR PRICE FOR PADDY AS IN THE CASE OF
WHEAT.

MR. SPEAKER: The hon. Member Sri N. S. Ramalingam who had given notice of a non-official resolution on the above subject is not in his seat. So his resolution is deemed to have been withdrawn.

VII.—GOVERNMENT BILL.

**THE MADRAS LOCAL AUTHORITIES (EXTENSION OF TERM OF
OFFICE OF MEMBERS) BILL, 1962 (L.A. BILL NO. 18 OF 1962).**

* **THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM:** Sir, I move :

“ That the Madras Local Authorities (Extension of Term of Office of Members) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 18 of 1962) be taken into consideration.”

Hon. Members are aware that a state of emergency in the country has been declared by the President in a proclamation issued under clause (1) of Article 352 of the Constitution of India on the 26th October 1962 and that the Election Commission thereupon has decided not to hold bye-elections either to Parliament or to State Legislatures. The ordinary elections to District Municipalities and the Council of the Corporation of Madras in this State have been scheduled to take place in the months of December 1962 and January 1963 respectively. There may be cases of ordinary or casual vacancies, for filling of which elections will have to be held in respect of any of the panchayats also. It has been proposed to postpone elections both ordinary and casual to all local authorities (Corporation of Madras, District Municipalities, Panchayat Union Councils and Panchayats) to be in consonance with the spirit of the steps taken by the Centre, so long as the said proclamation of emergency is in operation and for a period of six months thereafter and also to extend the term of office of the members of those local authorities for the same period. It has therefore been considered desirable to undertake legislation to enable the government to postpone the elections to the local authorities and to extend the term of office of the existing members of the local authorities specified above, also up to the period aforesaid. It is

[திரு எம். பக்தவத்சலம்] [1st November 1962]

also proposed to take power to direct for sufficient cause to extend or reduce by such period to be specified, the term of members of the local authorities. The Bill now before the House provides for all the above formalities.

I therefore move that the Madras Local Authorities (Extension of Term of Office of the Members) Bill, 1962 be taken into consideration at once.

MR. SPEAKER: The question is:—

“ That the Madras Local Authorities (Extension of term of Office of Members) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 18 of 1962) be taken into consideration. ”

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clauses 2 and 3 were put and carried.

Clause 4.

MR. SPEAKER: The question is:—

“ That Clause 4 do stand part of the Bill ”.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM: Sir, I move the following amendment:

That in Clause 4—

(i) in the marginal heading after the words “ newly constituted ” insert the words “ or reconstituted ”.

(ii) in Sub-clause (i) for the words “ newly constituted ” substitute the words “ directed to be newly constituted or reconstituted ”.

Sir, this is only a verbal amendment and I request the House to accept the amendment.

MR. SPEAKER: The question is:—

That in Clause 4—

(i) in the marginal heading after the words “ newly constituted ” insert the words “ or reconstituted ”.

(ii) in Sub-clause (i) for the words “ newly constituted ” substitute the words “ directed to be newly constituted or reconstituted ”.

The amendment was put and carried.

Clause 4 as amended was put and carried.

Clause 5 was put and carried.

Clause 1 and the Preamble were put and carried.

1st November 1962]

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, I move : —

“ That the Madras Local Authorities (Extension of term of Office of Members) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 18 of 1962) be passed.

கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, சாதாரணமாக ஒரு மசோதாவை விவாதத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளும்போது முதல் ‘ரீடிங்’-இல் சில கனம் உறுப்பினர்களாவது தங்கள் கருத்துக்களை தெரிவிப்பார்கள். மசோதாவினை ஆதரித்து, வரவேற்றுக் கூடப் பேசுவார்கள். ஆனால் 1962-ம் ஆண்டு சென்னை தல அதிகார சபைகள் (அங்கத்தினர் பதவிக் காலம் அதிகரிப்பு) மசோதாவை நான் விவாதத்திற்கு எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று பிரேரேபித்தபோது, கனம் அங்கத்தினர்கள் முதல் ‘ரீடிங்’ கின் போது கூட இந்த மன்றத்தின் காலத்தை எடுத்துக் கொள்ளவில்லை. இந்த மன்றத்திலுள்ள கனம் அங்கத்தினர்கள் யாவரும் இப்போதுள்ள தேசத்தின் நெருக்கடி நிலைமையை அந்த அளவுக்கு உணர்ந்திருக்கிறார்கள் என்பது எல்லோருடைய பாராட்டுக்கும் உரியது. வரப்போகின்ற நகராட்சித் தேர்தல்களையும், பஞ்சாயத்துத் தேர்தல்களையும் தள்ளிப் போட வேண்டுமென்ற கருத்தை எதிரிக் கட்சியிலுள்ள கனம் உறுப்பினர்கள் முன்னமேயே தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இதிலே மாறுபட்ட கருத்தே இல்லை. இந்த மன்றத்திலே வெவ்வேறு கருத்துக் கொண்டவர்கள் இருந்தபோதிலும் இப்போது நாட்டுக்கு ஏற்பட்டிருக்கும் நெருக்கடி நிலைமையில், சினுக்காரன் நம்முடைய நாட்டின் எல்லையிலே அக்கிரமமாக ஆக்கிரமித்துக் கொண்டிருக்கும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில், நம்முடைய நாட்டைப் பாதுகாக்கும் நிமித்தம் எல்லோரும் ஒரே மனத்துடன் ஒருமுகமாக நம்முடைய எதிரியை எதிர்த்துப் போராட வேண்டும். எதிரியைத் தோற்கடித்து நம்முடைய நாட்டின் சுதந்திரத்தைப் பாதுகாத்தாக வேண்டுமென்ற எண்ணம் எல்லோரிடமும் குடி கொண்டிருக்கிறது. நம் தேசத்தின் நெருக்கடி நிலைமையையொட்டி இந்த மசோதா கொண்டு வரப்பட்டிருக்கும் இந்த நேரத்தில், முதல் ‘ரீடிங்’ கில் கூடக் கனம் உறுப்பினர்கள் பேச முன்வரவில்லை. அதை நான் பெரிதும் பாராட்டுகிறேன். இங்குள்ள மன்ற உறுப்பினர்களுக்கு என்னுடைய நன்றியையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இப்போது நாட்டிலே நிலவும் நெருக்கடி நிலைமையையொட்டித் தான் தேர்தல்கள் தள்ளிப் போடப்படுகின்றன. முன்பு வேறு சில அவசிய காரணங்களையொட்டி இந்தத் தேர்தல்களை மூன்று மாதங்களுக்குத் தள்ளிப் போட்டோம். டிசம்பர் அல்லது ஜனவரியில் நகர மன்றத் தேர்தல்களையும், சென்னை நகரக் கார்ப்பரேஷன் தேர்தலையும் நடத்தி விடலாம் என்று ஏற்பாடுகளெல்லாம் செய்தோம். ஆனால் இப்போதுள்ள நெருக்கடி நிலைமையில் பாராளுமன்ற, சட்ட மன்ற உப தேர்தல்களைக்கூட இப்போது

[திரு எம். பக்தவத்சலம்] [1st November 1962]

நடத்தவேண்டாமென்று 'எலக்ஷன் கமிஷன்' தள்ளிப் போட்டிருக்கிறது. எல்லோரும் ஒரே கருத்துடன் ஒருமனமாக எதிர்க்கு இடம் கொடுக்காமல் எதிரியை வெளியேற்றும் நிமித்தம், நம் முடைய நாட்டைப் பாதுகாக்கும் நிமித்தம் ஒருமுகமாகக் கவனம் செலுத்தவேண்டியிருக்கிறது என்பதை இந்த மன்றத்திலுள்ள கனம் அங்கத்தினர்கள் அனைவரும் உணர்ந்திருக்கிறார்கள். இப்போது தேர்தல்களை நடத்துவது என்றால் நம்மிடையே தேர்தல்களையொட்டி கருத்து வேற்றுமைகள் உண்டாகலாம். தேசப் பாதுகாப்பு ஒன்றிலேயே ஒருமுகப்பட்டிருக்க வேண்டிய நம்முடைய கவனம் சிதறக் கூடும். அனாவசியமான விவாதங்கள் வரும். அவற்றுக்கெல்லாம் இடம் கொடுக்கக் கூடாது என்ற நோக்கத்துடன்தான் தேர்தல்களைத் தள்ளிப் போடுவதற்காக இந்த மசோதாவை அரசாங்கம் கொண்டு வந்திருக்கிறது. இதன்படி, சென்னை நகர மன்றத் தேர்தலும் தள்ளிப் போடப்படுகிறது; வெளி மாவட்டங்களின் நகர மன்றத் தேர்தல்களும், தள்ளிப் போடப்படுகின்றன; அதோடுகூட பஞ்சாயத்து யூனியன், பஞ்சாயத்து போர்டு சம்பந்தப்பட்ட தேர்தல்கள் வந்தாலும், உப தேர்தல்கள் வந்தாலும், அவற்றையும் தள்ளிப் போடுவது என்று தான் நான் பிரேரேபித்த மசோதாவில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. தேர்தலை இப்படித் தள்ளிப் போடுவதால் அந்தந்த மன்றங்களில் அங்கத்தினர்களாக இருப்பவர்களின் காலம் நீடிக்கப்படுகிறது. அங்கத்தினர்களுடைய காலம் நீடிக்கப்படுவதோடு கூட நகர மன்றத் தலைவர்கள், பஞ்சாயத்துத் தலைவர்கள் ஆகிய யோர்களுடைய காலமும் நீடிக்கப்படுகிறது. ஆனால் நகர மன்றத் தலைவர்களில், பஞ்சாயத்துத் தலைவர்களில் யாராவது தாங்களாகவே ராஜினாமா செய்து விட்டால், அதன் காரணமாகக் காலியாகும் ஸ்தானங்களுக்கு மட்டும் தேர்தல் நடத்தலாம். பொதுவாக, 'தல அதிகார மன்றங்களின்' தலைவர்கள், அங்கத்தினர்கள் ஆகியவர்களின் காலம் அப்படியே நீடிக்கப்படுகிறது. ஆனால், சென்னைக் கார்ப்பரேஷனைப் பொறுத்தவரையில் அங்கத்தினர்களுடைய காலம் மூன்று ஆண்டுகள் என்று சொன்னாலும் மேயருடைய காலம் ஓராண்டுதான். மேயராகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட ஒருவர் தொடர்ந்து அங்கத்தினர்களுடைய பதவிக் காலம் முடிய மேயராக இருப்பது என்கிற சம்பிரதாயம் இல்லை. ஒரு மேயருடைய பதவிக் காலம் ஓராண்டுதான். மேயராக இருக்கக் கூடியவர்கள் ஆண்டுக்கு ஆண்டு மாறுவார்கள். 'அந்த முறையே இப்போதும் நீடிக்கட்டும், அதிலே தலையிடவேண்டாம்', என்ற காரணத்தினால் மேயருடைய காலத்தை மட்டும் இந்த மசோதாவினால் நீடிக்கவில்லை. 'அங்கத்தினருடைய பதவிக் காலம் முழுவதும் தலைவருடைய பதவிக் காலம் இருக்கும் என்ற நிலை சென்னைக் கார்ப்பரேஷனைப் பொறுத்தமட்டில் இல்லாத காரணத்தால்தான்' சென்னைக் கார்ப்பரேஷன் மேயருடைய பதவிக் காலத்தை நீடிப்பதற்கு இந்த மசோதாவிலே ஒன்றும் வகை செய்யப்படவில்லை.

1st November 1962] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

இப்போது நாட்டிலே நெருக்கடி நிலைமை (எம்ர்ஜன்சி) நம் முடைய ஜனாதிபதி அவர்களால் பிரகடனம் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இந்த நெருக்கடி நிலைமை தீருகின்ற வரையில் நம் முடைய கவனத்தைச் சிதற விடக் கூடாது என்ற காரணத்தினால் தான் தல அதிகார சபைகளின் தேர்தல்களைத் தள்ளிப் போடுவதற்கும், அதனதன் தற்போதைய அங்கத்தினர்களுடைய பதவிக் காலத்தை நீடிப்பதற்கும் இந்த மசோதா கொண்டுவரப் பட்டிருக்கிறது. அடுத்த மாதமே ஜனாதிபதியினால் பிரகடனம் செய்யப் பட்ட 'நெருக்கடி நிலைமை' தீர்ந்து விட்டது என்றாலும் கூட, தேர்தல்களை நடத்துவது என்றால் அப்புறம் ஆறு மாத கால அவகாசமாவது வேண்டும். ஆகவேதான் நெருக்கடி நிலைமை முடியும் தேதியில் இருந்து ஆறு மாத காலம் வரை, தேர்தல்களைத் தள்ளிப் போடுவது என்று இந்த மசோதாவிலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அதாவது நெருக்கடி நிலைமை முடிந்த பிறகு ஆறு மாதங்களுக்கு மேலாகத் தல அதிகார சபைகளின் தேர்தலைத் தள்ளிப் போட முடியாது. இந்த மசோதாவின்படி இன்னும் ஒன்று 'ஜனாதிபதியால் பிரகடனம் செய்யப்பட்ட நெருக்கடி நிலைமை' தொடர்ந்து இருந்தாலும், தேர்தலை நடத்தக் கூடிய ஒரு குழந்தை நாட்டில் ஏற்பட்டால், அப்போது தேர்தலை நடத்துவதற்குரிய ஒரு அதிகாரத்தையும் இம்மசோதா அரசாங்கத்திற்குக் கொடுக்கிறது. ஆகவே, இது எல்லோராலும் ஏகோபித்து ஒத்துக் கொள்ளக் கூடிய ஒரு மசோதா. இதற்கு ஏகோபித்த ஆதரவையும் அளித்ததற்காகக் கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு என்னுடைய பாராட்டுதலையும், நன்றியையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கனம் அங்கத்தினர்கள் அளிக்கக் கூடிய ஏகோபித்த ஆதரவானது இந்த நாட்டை ஆக்கிரமித்துக் கொண்டிருக்கும் எதிரியை விரட்டியடிக்கவும், இந்த நாட்டைப் பகைவர்களிடமிருந்து பாதுகாக்கவும், நம்முடைய சுதந்திரத்தைக் காப்பாற்றிக் கொள்ளவும் பேருதவியாக இருக்குமென்ற என்னுடைய நம்பிக்கையைத் தெரிவித்து, இந்த மசோதாவை ஏகமனதாக இந்த மன்றம் சட்டமாக ஏற்றுக் கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. மு. கருணாநிதி: தலைவர் அவர்களே, மன்றத்தின் முன்பு ஆளும் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் வைத்திருக்கும் இந்த மசோதாவை ஆதரித்து ஒருசில வார்த்தைகளை நான் கூற விரும்புகிறேன். எவ்வளவு நெருக்கடியான நிலைமையில் இந்த மசோதா கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது என்பதைக் கனம் ஆளும் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் இங்கே அறிவித்திருக்கிறார்கள். இப்போதுள்ள நிலைமையில் நகராட்சித் தேர்தல்களை நடத்தக் கூடிய அளவுக்கு நிர்வாக இயந்திரம் சரியாக இருக்கிறதா, இல்லையா என்பது கூடப் பிரச்சனையல்ல. நகராட்சித் தேர்தல்களை நடத்தக் கூடிய அளவுக்கு நிர்வாக இயந்திரம் தயாராக இருந்தாலும் அதற்கான சாதனங்களும், வாய்ப்புகளும் அரசாங்கத்துக்கு இருந்தாலும்,

[திரு. மு. கருணாநிதி] [1st November 1962]

மிக மிக முக்கியமாக நாட்டிலே இருக்கின்ற எல்லா மக்களுடைய உள்ளங்களிலும் மனக் கசப்பு வளராத விதத்திலும், அரசியல் கட்சிகளுக்கிடையே பகையுணர்ச்சி மூளாத விதத்திலும் நகராட்சித் தேர்தல்கள் ஒத்தி வைப்புப் பயன்படும் என்றுதான் எதிர்க்கட்சிக்காரர்களாகிய நாங்கள் வலியுறுத்திக் கூறினோம். அதை ஆளும் கட்சித் தலைவர் அவர்களும் இங்கு எடுத்துக் கூறியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, நகராட்சித் தேர்தல்கள் ஒத்தி வைக்கப்பட்டிருப்பதன் மூல நோக்கம், மிகமிக நெருக்கடியான இந்த நேரத்தில், குடியரசுத் தலைவர் அவர்கள் நெருக்கடி நிலைமையைப் பிரகடனப்படுத்தியிருக்கும் இந்த நேரத்தில், இந்த நாட்டிலே இருக்கின்ற அரசியல் கட்சிகள் அத்தனையும் ஒன்றுபட்டு நம்மை எதிர்த்து வருகின்ற எதிரியை வீழ்த்துகின்ற வகையில் தங்களுடைய பார்வையைத் திருப்ப வேண்டுமென்பதுதான். இந்த மூலநோக்கத்தின் காரணமாகத்தான் நகராட்சித் தேர்தல்கள் ஒத்திவைக்கப்படுகிறது என்பதையும், இந்த மூலநோக்கத்தை நிறைவேற்ற இந்த நாட்டில் இருக்கும் எல்லா அரசியல் கட்சிகளும் தயாராக இருக்க வேண்டுமென்பதையும், இந்த மசோதாவை ஆதரிக்கும் நேரத்தில் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். பொதுக் கூட்டங்களானாலும், மன்றத்தில் நடைபெறும் விவாதங்களானாலும், பட நிகழ்ச்சிகளானாலும், அத்தனையிலும் கசப்பும், மனமாச்சரியங்களும் ஏற்படாத விதத்தில் நெருக்கடியும், பயங்கரமான நிலைமையும் நம்மைச் சுற்றி வளைத்துக் கொண்டிருக்கும் இந்த நேரத்தில், நாம் எல்லோரும் நடந்து கொள்ள வேண்டுமென்று எல்லா உறுப்பினர்களையும் நான் தாழ்மையோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நம்மை நோக்கி வடபுறத்து எல்லையிலே குழந்து வந்து கொண்டிருக்கும் பகையை விரட்ட, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரை கழகம் தன்னால் ஆன உதவிகள் அனைத்தையும் செய்ய முன்வந்திருக்கிறது. இது, ஒருவருக் கொருவர் பெருமை பேசிக் கொள்வதற்காகச் செய்வது அல்ல. இன்றையதினம் நாட்டு மக்கள் அத்தனைபேரும், இந்தத் துணைகண்டத்து மக்கள் அத்தனை பேரும் தங்களால் இயன்ற உதவிகளைச் செய்து கொண்டு வருவதை நாம் கண்கூடாகக் காண்கிறோம்.

அந்த வகையில் சாமான்ய—சாதாரண மக்களைக் கொண்ட திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் தன்னாலியன்ற அளவுக்கு உதவி வருகிறது. புராணத்தில் ஒரு கதை வருகிறது. இராமன் இலங்கைக்குச் செல்வதற்கு கடலுக்கு அணை கட்டினபோது அணில்கள் தம்மாலியன்ற அளவு கற்களைத் தூக்கிக் கொண்டு போய் போட்டு உதவி செய்தனவாம். இராமனுடைய காரியத்திற்கு அணில்கள் செய்த உதவி மிகச் சிறியதாக இருக்கலாம். இராமன் அந்த அணில்களின் முதுகையும் அன்போடு தடவிக் கொடுத்தான் என்றும், அப்படி அவன் தடவிக் கொடுத்த அடையாளமாகத் தான் மூன்று கோடுகள் நாமம் போல அணில்களின் முதுகில்

1st November 1962]

[திரு. மு. கருணாநிதி]

விழுந்திருக்கின்றன என்று சொல்வார்கள். இராமன் அணிக் களின் முதுகில் தடவிக் கொடுத்ததைப் போல நீங்கள் எங்கள் முதுகில் தடவிக் கொடுக்காவிட்டாலும் பரவாயில்லை. எங்கள் நெற்றியில் போடாமல் இருந்தால் போதும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். தேசத்திற்கு ஏற்பட்டுள்ள நெருக்கடி தீருகிற வரையில் மக்களுடைய கவனம் சிதறாமல் இருப்பதற்கு தல நிர்வாக மன்றங்களின் தேர்தலை ஒத்திவைப்பதற்காக வழி முறை செய்திருப்பது நல்லதொரு சூழ்நிலையை நாட்டில் ஏற்படுத்தும் என்று தெரிவித்து என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மசோதாவின் முதல் ரீடிங்கில் நான் பேசாவிட்டாலும், இது சட்டமாகும் நேரத்தில் நான் என்னுடைய கட்சியின் சார்பில் ஒரு விஷயத்தைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

நெருக்கடி நிலைமை பிரகடனம் செய்யப்பட்டுள்ள இந்தச் சமயத்தில்—தேசத்திற்கு சோதனை ஏற்பட்டிருக்கக்கூடிய இந்தக் காலத்தில் நாம் எல்லோரும் கட்சி அரசியல்களை மறந்து ஒற்றுமை யாக இருக்கவேண்டுமென்பது உண்மை. இந்த நாட்டின் பாது காப்புப் பிரச்சனை கட்சி அரசியல்களுக்கு அப்பாற்பட்டது. கட்சி நோக்கங்களை எல்லாம் விட மோலானது தேச சுதந்திரத்தைக் காப்பாற்றிக் கொள்ளும் பிரச்சனை. இந்தச் சமயத்தில் தேர்தல் என்று வந்தால் நிச்சயமாக கட்சி நோக்கம் மேலிட்டுவிடும். கட்சிகளுக்கிடையே வேண்டாம் என்றாலும் மனக்கசப்பு ஏற்படத்தான் செய்யும். தங்கள் கட்சி பலத்தைப் பெருக்கிக்கொள்வதற்கு உண்மைக்கு மாறானவைகளை, ஆதார மற்ற பொய்களை எல்லாம் சொல்லக்கூடிய நிலைமை பெருகிவிடும். அதற்கு வேண்டிய உதாரணங்கள் சொல்லலாம். ஆகவேதான் திரு. கருணாநிதி சொன்னது போல அந்த ஒரு நிலைமைக்கு இடம் கொடுக்காது, தேசமக்களின் கவனம் எல்லாம் ஒருமுகப்பட்டு இருக்கவேண்டும் என்ற கருத்தை நானும் ஆதரிக்கின்றேன். தேர்தலை ஒத்திவைத்தால் மட்டும் போதாது. தேச சுதந்திரத் தைக் காப்பதற்கு எல்லாக் கட்சிகளும் ஒத்துழைக்கவேண்டும். இவ்விஷயத்தில் எங்கள் கட்சியின் உண்மையான ஆதரவு இருக்கு மென்ற உறுதியை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக்கொள் கிறேன்.

இனி நாம் செய்யவேண்டியது என்ன என்று பார்க்கவேண்டும். எல்லை நெருக்கடி இரண்டு மாதத்திலேயே தணியலாம் அல்லது தொடர்ந்து இரண்டு வருடங்கள் கூட நீடிக்கலாம். சீக்கிரத் திலேயே நிலைமை சீர்பட்டுவிடுமென்று பிரதம மந்திரி அவர்கள் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். சீக்கிரத்தில் நெருக்கடி மாற வேண்டும், அமைதி ஏற்படவேண்டுமென்பது தான் என்னுடைய வேண்டுகோள். இந்தச் சட்டத்தின் மூலம் நெருக்கடி நிலைமை பிரகடனம் ரத்தாகி ஆறு மாதத்திற்கு மேலாக தேர்தலை ஒத்தி வைக்க முடியாது என்பதுதான். நெருக்கடி நிலைமை பிரகடனம் ரத்தாகாவிட்டாலும், தேர்தலை நடத்தக்கூடிய ஒரு சூழ்நிலை நம்

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [1st November 1962]

ராஜ்யத்தில் ஏற்பட்டால், தேர்தலை நடத்துவதற்கு அரசாங்கத்திற்கு அதிகாரம் கொடுத்திருப்பதையும் நான் பாராட்டுகிறேன். நான் கனம் அமைச்சர் அவர்களிடத்திலேயே கூறினேன். இந்தச் சட்டம் எப்படி அமைய வேண்டுமென்று நான் விரும்பினேனோ, அப்படியே வார்த்தைக்கு வார்த்தை அமைந்திருப்பது எனக்கு மகிழ்ச்சியளிக்கிறது என்று சொன்னேன். அதனால்தான் இம் மசோதாவுக்கும் முழு ஆதரவை அளிக்கிறேன். இதில் ஒரு முக்கியமான பிரச்சனை அரசாங்கம் கவனிக்க வேண்டும். நகராசபையின் நிர்வாகத்தில் பெரும் பொறுப்பை அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொள்கிறது. நகராசபைகளில் தேர்தல் நடத்தி மூன்று ஆண்டுகள் ஆகிவிட்டதினால், அதன் உறுப்பினர்கள் தங்கள் பதவிக் காலம் முடியப் போகின்றது என்று நினைத்துக் கொண்டிருந்ததினால், அவர்களிடத்தில் கொஞ்சம் அகிரத்தை ஏற்பட்டிருக்கும். ஏற்கனவே பல குறைபாடுகள் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. அந்த நிர்வாகத்தின் பொறுப்பை அரசாங்கமே ஏற்றுக்கொண்டு நடத்தலாம் என்றாலும், மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவர்களாலேயே நிர்வாகம் நடைபெற வேண்டுமென்று, இப்போதுள்ள அங்கத்தினர்களின் காலத்தையே நீட்டுகிறோம். நிர்வாகம் நன்றாக நடைபெற்று வந்த ஸ்தாபனங்களுக்கு இது நன்மையாக முடியும். பகிரங்கமாக ஊழல்கள் மலிந்துள்ள ஸ்தாபனங்கள் இதனால் மேலும் பாதிக்கப்படக்கூடாது என்றால், இத்தகைய ஸ்தாபனங்களின் பொறுப்பையாவது அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். நன்றாக நடக்கக்கூடிய ஸ்தாபனங்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளை செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொண்டு இந்தச் சட்டத்திற்கு என்னுடைய கட்சியின் ஆதரவை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு சா. கணேசன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, யாதொரு விதமான ஆட்சேபனையும் இன்றி கொண்டு வரப் பெற்றிருக்கிற இந்த மசோதாவை நான் மனப்பூர்வமாக ஆதரிக்கிறேன். கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பேசியபோது இந்த நெருக்கடி நிலைமையில் தேர்தலை வைத்தால், ஒவ்வொருவரும் ஒவ்வொருவரைத் தாக்கிக் கொண்டு அதனாலே பல சங்கடங்கள், விரும்பத் தகாதவைகள் நிகழலாம் என்று பொருள்படக் குறிப்பிட்டார்கள். அதுகூட நிகழாது இருக்கலாம். ஆனால் நான் குறிப்பிடுவேன், தேசத்திற்கு ஒரு நெருக்கடி ஏற்பட்டிருக்கிற சமயத்தில் நம் தேச மக்கள் அனைவருக்கும் இரண்டுவிதமான கருத்து, இரண்டுவிதமான கவனம் இருக்கக்கூடாது. யுத்தத்திற்கு சாதகமான காரியங்கள் ஒன்றிலேயே கவனம் செலுத்தி, தேசத்தைப் பாதுகாக்க நாம் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். ஆனதனாலே, வேறொரு துறையில் நம் முடைய கவனம் திரும்பாது இருக்க தேர்தலை ஒத்தி வைப்பது மிகப் பொருத்தமானது என்று கூற விரும்புகிறேன். அதற்கு மேலே பலர் பலவிதமாகச் சொல்வார்கள், யாரும் அதைப் பற்றிக் கவலைப்படத் தேவையில்லை. “ஆளும் கட்சி இந்த எலக்ஷனிலே தோற்று விட்டது, அந்த எலக்ஷனிலே தோற்று விட்டது, அதனாலே இவர்களுக்குத் தேர்தலை நடத்தத் துணிவு ஏற்பட

1st November 1962] [திரு சா. கணேசன்]

வில்லை, ஒத்தி வைக்கிறார்கள்” என்றெல்லாம் பொருள் பட பேசலாம். என் காதிலேயே அத்தகைய பேச்சு விழுந்தது. இவற்றையெல்லாம் பொருள்படுத்தாமல் சரியான காரியத்தை சரியான முறையில் செய்வதற்கு சர்க்கார் கொண்ட உறுதியை நான் பாராட்டுகிறேன். அதே நேரத்திலே தேர்தலை ஒத்திப் போடுவதோடு கூட அங்கங்கே நிர்வாக அதிகாரிகளை நியமித்து காரியங்களை செம்மையாக நடத்தலாம் என்ற அபிப்பிராயம் ஏற்படலாம். அது இப்போது தேவையில்லை. அதனால் சில வேண்டத்தகாத விருப்பு வெறுப்பு உணர்ச்சிகள் பரவும் என்று கூறினார்கள். அதையும் மனப்பூர்வமாக ஏற்றுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு நம் தேசத்திற்கு ஏற்பட்டுள்ள அபாயகரமான நிலைமையை நாம் எல்லோரும் நன்கு உணரவேண்டும். அதே நேரத்தில் இதை ஒரு பிரமாதமான நிலைமை என்று எண்ணி பயந்துவிட வேண்டாம். ஆண்டவன் கிருபையால் இந்த நெருக்கடியை சீக்கிரமாக தொலைத்து விடுவோம். தொலைந்து விடுமென்று பிரார்த்திப்போம். அந்த எண்ணப்பாட்டோடு இருந்து, பரஸ்பரம் ஒருவரையொருவர் எந்தக் காரணத்திற்காகவும் தாக்காமல், எந்தவிதமான கட்சி அடிப்படையிலேயும் நமக்குள்ளே பிளவு உணர்ச்சிகள், மன வேறுபாடுகள் ஏற்படாத நிலையிலே சுமுகமான சூழ்நிலை—உள்ளேயும் வெளியேயும்—நிலவத்தக்க முயற்சிகளை நாம் எல்லோரும் கடைப்பிடிக்கவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே. அப்படிப்பட்ட ஒரு சுமுகமான சூழ்நிலை நிலவுவதற்கு இந்தத் தேர்தல் முதலியன நடவாமல் ஒத்திவைக்கின்ற ஒரு அருமை ஏற்றுக்கொள்ளத் தக்கது.

நண்பர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் சொன்னதைப் போல, “நான் எப்படி யெல்லாம் இருக்கவேண்டும் என்று விரும்புகிறேனோ, அப்படியெல்லாம் இந்த மசோதாவில் சொற்றொடர்கள் அமைந்திருக்கின்றன” என்று நான் சொல்ல விரும்பவில்லை. சொற்றொடர்கள் அமைந்திருக்கிற முறையை நான் பாராட்டுகிறேன்; வரவேற்கிறேன் என்று வேறு ரூபத்திலே நான் சொல்கிறேன். அந்த முறையிலே இதை நான் மனப்பூர்வமாக ஆதரித்து, இதற்கு நாமெல்லோரும் எந்தவிதமான அபிப்பிராய பேதமும் இல்லாத நிலையிலே ஏற்றுக்கொள்ளுகிறோம், ஏற்றுக் கொண்டோம் என்று கூறி, இதைச் செம்மையாக நடத்தி சுமுகமான சூழ்நிலை எங்கும் நிலவ நாமெல்லாம் பாடுபடவேண்டுமென்று கேட்டு அமைகின்றேன். வணக்கம்.

* கனம் திரு எம். பக்தவத்சலம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மசோதாவுக்கு இம் மன்றத்திலுள்ள கனம் உறுப்பினர்கள் யாவரும் ஒருமுகமாக ஆதரவு அளித்ததைப்பற்றி நான் இப்பொழுது குறிப்பிட வேண்டிய அவசியம் இல்லை. அது எதிர்ப்பார்க்கப்பட்டதே. அதை முன்பே நான் குறிப்பிட்டேன். அனால, அவர்கள் ஒருமனதாக இந்த மசோதாவுக்கு ஆதரவு அளித்ததினால்தான் இந்த நாட்டிலே ஏற்பட்டிருக்கிற ஒரு நெருக்கடியை ஒரு

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [1st November 1962]

முகமாக சமாளித்தாகவேண்டிய அவசியத்தை எல்லோரும் உணர்ந்திருக்கிறார்கள் என்பதுதான் வெளிப்படுகிறது. அதிலே எனக்கு அளவு கடந்த மகிழ்ச்சி.

இந்த நாடு ஒன்று என்பதை நாம் நன்றாக உணர்ந்து கொள்ள வேண்டும். நம் நாட்டில் எங்கோ ஒரு பகுதியில் நெருக்கடி என்றால் அது நம் எல்லோரையுமே பாதிக்கக்கூடியது. நம் கைகளில் பத்து விரல்கள் இருக்கின்றன; கால்களிலே பத்து விரல்கள் இருக்கின்றன. கால் விரல்களைக் காட்டிலும் கை விரல்கள் ரொம்ப உபயோகமாக இருக்கின்றன என்று நாம் நினைக்கிறோம். அதற்காக கால் விரலில் ஒரு புண் ஏற்பட்டது என்றால் அதை அலட்சியம் செய்ய முடியாது. டாக்டரிடம் காட்டி ரண சிகிச்சை செய்து, கால் நொண்டியாகப் போனாலும் போகட்டும் என்று அந்த விரலையே எடுத்தாலும் எடுத்து விடலாம். அப்படியின்றி கால் புண்தானே என்று அலட்சியமாக இருந்து விட முடியாது. அதுவே மூளையை வந்து பாதித்து விடக் கூடும்; உயிருக்கே கூட ஆபத்தை விளைவித்து விடக் கூடும் என்பதை அனுபவ பூர்வமாக உணருகிறோம். அது போலவே, நாட்டின் எந்த மூலை முடுக்கில் நெருக்கடி என்றாலும் அது நாடு முழுவதையுமே பாதிக்கிறது. அது நம் எல்லோரையும் பாதிக்கிறது. அந்த உணர்ச்சிதான் நம் எல்லோருக்கும் இப்பொழுது ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகையால்தான், நாம் எல்லோரும் ஒருமுகமாக இருந்து, இந்த ஆபத்தைத் தவிர்த்தாக வேண்டும் என்று நினைக்கிறோம். இந்த ஒருமுகப்பட்ட உணர்ச்சி நம்மிடையே ஏற்பட்டிருப்பதை நாமே மகிழ்ச்சியுடன் உணர்கின்றோம். இந்தச் சமயத்தில் நம்முடைய ஒற்றுமை சிதையக்கூடிய வகையில், நம்முடைய கவனம் வேறு துறையில் சிதறக்கூடிய வகையில் எந்தக் காரியத்திலும் ஈடுபடக்கூடாது என்பதற்காகவே தான் இந்த மசோதாவுக்கு எல்லோரும் ஏகோபித்து ஆதரவு தெரிவித்திருக்கின்றார்கள்.

இதன்படி தேர்தலை நாம் ஒத்திவைப்பதனால் ஸ்தல நிர்வாகம் பாதிக்கப்படாதவாறு தொடர்ந்து நடைபெறச் செய்ய இரண்டு வகை உள்ளது. ஒன்று, சுதந்திரா கட்சித் தலைவர் கூறியதுபோல், நேராக அரசாங்க அதிகாரிகளிடமே நிர்வாகப் பொறுப்பை ஒப்படைத்து நடத்திக்கொண்டு போவது; இன்னொன்று, இப்போதுள்ள ஸ்தல நிர்வாக சபைகளின் பிரதிநிதிகளிடமே இன்னும் சில காலம் இப்பொறுப்பை ஒப்படைத்திருப்பது. என்னுடைய கருத்து—அரசாங்கத்தினுடைய கருத்து—என்னவென்றால், மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவர்களைக் கொண்டே ஸ்தல நிர்வாகம் நடைபெறச் செய்வதே நலம் என்பதாகும். வேறு வகை இல்லையென்றால்தான் 'ஸூபர் ஸ்டீட்' செய்து, அதிகாரிகளைக் கொண்டு நிர்வாகத்தை நடத்தவேண்டும். இப்போது இந்த ஸ்தல ஸ்தாபனங்களில் உள்ளவர்கள் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு முன்பு தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவர்களாக இருந்தாலும், நாம் ஸ்தல ஸ்தாபனங்களின் தேர்தலையே ஒத்திவைப்பதால், இந்த உறுப்பினர்களின் பதவிக் காலத்தை நீடித்து, இவர்களைக் கொண்டே

1st November 1962] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

தொடர்ந்து நடைபெற்றுவரச் செய்வது தான் சிறந்த வகை என்பதை அரசாங்கம் நன்றாக உணர்ந்திருக்கிறது. ஆகையால் தான், அவர்களுடைய காலம் நீடிக்கப்படுகிறது.

கனம் கம்யூனிஸ்டுக் கட்சித் தலைவர் கூறியதுபோல், நெருக்கடி எவ்வளவு காலம் இருக்கும் என்று சொல்ல முடியாது. என்றாலும், நெருக்கடி சீக்கிரத்திலே தீரும் என்ற நம்பிக்கையோடு நாம் இருக்கிறோம். அந்த உறுதியோடு இருக்கிறோம். தேசத்திற்கு ஏற்பட்டுள்ள நெருக்கடியை நம்மால் வெற்றிகரமாகத் தீர்த்து விட முடியும் என்ற உறுதியோடும் இருக்கிறோம். ஆனாலும், நெருக்கடி நிலைமைப் பிரகடனம் அமுலில் இருக்கிறபோதே நம் நாட்டின் நிலைமை சீர்படுமானால் நாம் நம்முடைய தேர்தலை நடத்தி விடலாம் என்றும் நான் எதிர்பார்க்கிறேன். ஆகையால்தான், அதற்கும் இந்த மசோதாவிலே இடம் அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

எல்லாவற்றையும் விட, ஒன்று நான் கூற விரும்புகிறேன். சீன ஆக்கிரமிப்பினால் ஏற்பட்டுள்ள நிலைமையைப்பற்றி இரண்டு நாட்களுக்கு முன்பு நான் இந்த மன்றத்தில் பேசியபோது, “இன்று நாம் எல்லோரும் ஒருமுகமாக நம்முடைய நாட்டின் பாதுகாப்பில் அக்கறையோடு ஈடுபடவேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். இந்த நாட்டைப் பிரிக்கவேண்டும் என்று பேசுவது எதிராளிகளுக்கு ஒரு சக்தி அளிப்பதாக இருக்கும். அம்மாதிரி பேசுவது முறை அல்ல. இந்த நிலைமையிலே அப்படிச் சேசுவது கூடாது” என்று நான் தாழ்மையோடு கேட்டுக்கொண்டேன். அதற்கிணங்க, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத் தலைவர் சில கருத்துக்களை வெளியிட்டிருக்கிறார். இந்த நெருக்கடியான நிலைமை நிலவுகிற வரையில் பிரிவினைப் பேச்சைக் கூட நிறுத்தி வைப்பதாக அவர்கள் பேசியதாக நான் பத்திரிகையில் பார்த்து மிகுந்த மகிழ்ச்சியும் திருப்தியும் அடைந்தேன். (குறுக்கீடு) ‘ஊர்வலமும் வேண்டாம்’ என்று அவர் தெரிவித்திருக்கிறார். அதை நான் மிகவும் பாராட்டுகிறேன். அதை வர வேற்கிறேன். அதே வகையில், மாறுபட்ட கருத்துக்களை கொண்ட வெவ்வேறு அரசியல் கட்சிகள் இருந்தபோதிலும், நம்முடைய நாட்டை ஆக்கிரமித்திருக்கிற எதிரியை விரட்டியடிப்பதில் நாம் எல்லோரும் ஒருமுகமாக நின்று நம்முடைய நாட்டைப் பாதுகாப்போம் என்ற உறுதியோடு செயல்படவேண்டியிருக்கிறது. அத்தகைய உறுதியை நம்முடைய ராஜ்ய மக்களுக்கும், நாட்டு மக்களுக்கும், உலக மக்களுக்கும் காட்டக்கூடிய வகையில் இந்த மன்றம் இன்று நிலவுகிறது என்றால், அதைப்பற்றி நாம் எல்லோரும் பெருமைப்படுகிறோம். இதற்காக நம்மை நாமே பாராட்டிக்கொள்ளத்தான் வேண்டும். முக்கியமாக, நான் பெருமிதம் அடைகிறேன். கனம் உறுப்பினர்கள் யாவரும் இந்த மசோதாவுக்கு ஏகோபித்த ஆதரவை அளித்ததற்காக என் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொண்டு, என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

Mr. SPEAKER: The question is—

“That the Madras Local Authorities (Extension of Term of Office of Members) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 18 of 1962), be passed.”

[Mr. Speaker] [1st November 1962]

The motion was put and carried and the Bill was passed.

MR. SPEAKER: We are not sitting day-after-tomorrow. This is for the information of hon. Members. Tomorrow is the last day of this sitting.

The House will now adjourn and meet again at 9 a.m. tomorrow.

The House then adjourned.

VIII. PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE.

A. Statutory Rules and Orders.

226. Notification issued with G.O. Ms. No. 3630, Industries, Labour and Co-operation (Housing), dated 18th July 1962 regarding rules for the operation of the accounts of the Madras State Housing Board. [Laid on the Table of the House under Section 160 (4) of the Madras State Housing Board Act, 1961 (Madras Act 17 of 1961).]

227. Notification issued with G.O. No. 382, Revenue, dated 29th January 1962, regarding the "Removal of Encroachments on Lands or Buildings belonging to Religious Institutions Rules, 1962". [Laid on the Table of the House under section 116 (3) of the Madras Hindu Religious and Charitable Endowments Act, 1959 (Madras Act 22 of 1959).]

B. Reports, Notifications and other papers.

* 132. The Madras Industrial Establishments (National and Festival Holidays) Amendment Bill, 1962.

£ 133. The Constitution (Thirteenth Amendment) Bill, 1962, as passed by both Houses of Paliamment.

* Circulated to Members on 30th October 1962.

f Laid on the Table of the House on 31st October 1962.

1st November 1962]

APPENDIX I.

[Vide answer to Starred Question No. 1026 on page 332.]

(a) A statement showing the total number of applications for old age pension received up to 15th May 1962 in each district is given below :—

Name of district.	Total number of applications received as on 15th May 1962.
(1)	(2)
Chingleput ..	3,984
North Arcot ..	13,095
South Arcot ..	5,920
Thanjavur ..	9,965
Madurai ..	14,567
Ramanathapuram ..	15,052
Tiruchirappalli ..	9,241
Tirunelveli ..	12,581
Salem ..	14,284
The Nilgiris ..	1,221
Coimbatore ..	15,174
Madras ..	4,245
Kanyakumari ..	6,225
Total ..	1,24,554

The Government have accorded sanction for the employment of additional staff in the Revenue Department on the following basis for the work connected with the enquiry and disposal of applications under the old age pension Scheme :—

Mofussal.

(i) For every 50 applications pending enquiry in each taluk, one Special Revenue Inspector.

(ii) For every 150 applications pending enquiry in each taluk, one Special Deputy Tahsildar (with powers of Tahsildar for this purpose).

(iii) For each Taluk Office, one Lower Division Clerk for the period from 1st April 1962 to 30th June 1962 or for three months from the date of appointment. Thereafter one Lower Division Clerk so long as there are more than 75 applications pending submission of report to the sanctioning authority.

(iv) For each Revenue Divisional Office, one Lower Division Clerk for the period from 15th April 1962 to 15th July 1962 or for three months from the date of appointment. Thereafter one Lower Division Clerk so long as there are more than 100 pending applications. When the pending applications are less than 100 the post shall be abolished and arrangements shall be made to have the work distributed among the existing staff in the Revenue Divisional Office.

[1st November 1962]

Madras City.

(i) For every 125 applications pending enquiry, one Special Revenue Inspector.

(ii) For every 250 applications pending enquiry, one Special Deputy Tahsildar (with powers of Tahsildar for this purpose).

(iii) For each Taluk Office one Lower Division Clerk from 1st April 1962 to 30th September 1962. The Collector may submit proposals for employment of staff after 30th September 1962 furnishing necessary details of pending work.

(iv) In the Collector's Office, one Lower Division Clerk for the period from 15th April to 15th October 1962. The Collector may submit proposals for employment of staff after 15th October 1962 furnishing necessary details of pending work.

APPENDIX II

[Vide answer to Starred Question No. 1032 on page 336.]

(அ) & (ஆ)

Name of the district.	Wet lands.	Dry lands.	Number of pattas.
(1)	(2)	(3)	(4)
	ACS.	ACS.	
1 Madras	..	..	..
2 Chingleput	422,362	464,796	365,030
3 North Arcot	313,454	1,124,748	616,376
4 Salem	101,870	1,608,510	436,831
5 South Arcot	407,953	1,236,061	849,205
6 Thanjavur	896,800	598,208	641,958
7 Tiruchirappalli ..	294,014	1,568,544	688,554
8 Madurai	214,859	991,921	433,435
9 Ramanathapuram.	419,629	1,527,274	600,011
10 Tirunelveli	202,639	1,126,741	489,356
11 Coimbatore	76,286	2,223,551	313,144
12 The Nilgiris	7,838	221,478	22,762
13 Kanyakumari	62,929	131,037	333,257
Total	3,420,633	12,822,869	5,789,919

(In Madras district, the land revenue consists mainly of quit-rent imposed on house-sites.)

1st November 1962]

APPENDIX III

[Vide answer to Question No. 1033 on page 337.]

A.—(a) Forty-four schemes as shown in Annexure I have been undertaken by the old City Improvement Trust now Madras Housing Unit and the State Housing Board in addition to the Slum Clearance/Improvement Schemes, as shown in Annexure II;

(b) the number of applications received under each scheme is shown in Annexure I;

(c) 1,649; and

(d) 3,216.

ANNEXURE I.

State Housing Board.

Name of the project.	Number of applications received.
1 Land Development Scheme, Kodambakkam-Pudoor Part I (House-site).	358
2 Middle Income Group Housing Scheme (Rental), Hamilton Bridge Road Areas Scheme.	..
3 Hamilton Bridge Road Area Improvement Scheme (Lloyds Road)—	
(a) Rental Housing Scheme for low paid employees of State Government.	..
(b) Servant's Quarters	..
(c) Bachelor's Quarters	..
4 Kodambakkam-Pudoor Neighbourhood— Last Grade Government Servants (Allotment of plots on rental basis).	950
Madras Housing Unit (erstwhile City Improvement Trust).	..
Land Development Scheme Allotment of plots—	
1 West City Improvement Trust Nagar Scheme	..
2 East Abhiramapuram Scheme	..
3 Seethamma Road Area Improvement Scheme	422
4 Aspiran Garden Scheme	..
5 Nandanam Extension Scheme	..
6 Kilpauk Garden Area Road Improvement Scheme	175
7 Seethamma Colony Extension Scheme	..
8 Puliur Area General Improvement Scheme	..
9 Ramakrishna Mutt (Broodies) Road Area Improvement Scheme.	340
Low Income Group Housing Scheme (Houses)—	
1 City Improvement Trust Nagar Scheme	..
2 City Improvement Trust Nagar Extension Scheme	..
3 West City Improvement Trust Nagar Scheme	..
4 Nandanam Extension Scheme	..
5 City Improvement Trust Colony Scheme	..
6 Mandavellipakkam Scheme	..

[1st November 1962]

ANNEXURE I—cont.

State Housing Board—cont.

<i>Name of the project.</i>	<i>Number of applications received.</i>
Low Income Group Housing Scheme (Houses)—cont.	
7 East Abhiramapuram Scheme	..
8 Trust Square	..
9 Aspiran Garden Scheme	..
10 Kilpauk Garden Scheme	3,556
11 Seethamma Colony Scheme	..
12 Seethamma Colony Extension Scheme	..
13 Kodambakkam-Pudoor	..
14 Urur (South Madras neighbourhood)	..
Low Income Group Housing Scheme (Flats)—	
15 Ramakrishna Mutt (Broadies) Road Improvement Scheme	..
Middle Income Group Housing Scheme—	
1 City Improvement Trust Nagar Extension Scheme	..
2 West City Improvement Trust Nagar	..
3 Kilpauk Garden Scheme	..
4 Aspiran Garden Scheme	..
5 Nandanam Extension Scheme	343
6 Seethamma Colony Extension Scheme	..
7 Pudoor (Kodambakkam)	..
8 Ramakrishna Mutt (Broadies) Road Scheme	..
9 Foreshore Scheme (Rental)	..
10 Urur (South Madras neighbourhood)	..
Rental Housing Scheme—	
Foreshore Scheme	1,106
Kilpauk Garden Scheme	..
Lower Middle Class Housing Scheme—	
City Improvement Trust Nagar	..
Non-Gazetted Government Officers Scheme at Nandanam Extension	..

ANNEXURE II.

The Projects undertaken by the erstwhile City Improvement Trust and the Madras Housing Unit under the Slum Improvement Scheme, i.e., from 1st April 1959 to 31st March 1962 —

<i>Name of the projects.</i>	<i>Open plots.</i>	<i>Tenements.</i>
(1)	(2)	(3)
1 Rajupillai Garden Scheme	115	Nil.
2 Ellispuram	32	30
	54	
	(Revised) .	
3 Kanniappanagar	1,200	..
4 Kamarajapuram Extension Trustpuram, Kodambakkam.	106	..
5 Omnibus Scheme (Revised)	830	..
	933	
6 Ramakamathpuram	161	72

1st November 1962]

ANNEXURE II—cont.

Name of the projects.	Open plots.	Tenements.
(1)	(2)	(3)
7 Kottar Area Slum Clearance Scheme ..	171	..
8 Subedar Garden	200	..
9 U ur Part I and II	5.6	..
10 Venkatapuram	190	60
11 Kannikapuram	150	..
12 Appavu Nagar	350	40
13 Mam alam Tank Bund Scheme ..	Nil.	1,422
14 Visalakshi mmal Estate	330	120
15 K paleswarar Koil Land	220	80

The Schemes undertaken prior to 1st April 1959 and under various stages of execution after 1st April 1959—

1 Namasivayapuram	539	..
2 Kamarajapuram-cum-Pushpanagar	212	32
3 Gajapathy Lala	69	..
4 Government channel lane hutting ground ..	102	..

A list of projects taken up for execution during the last three years has been furnished above. Another four projects taken up for execution prior to the above period of three years were in execution during the above period are given in another list above.

Under the Slum Improvement Scheme applications are not invited for allotment purposes as this scheme is intended only to rehabilitate persons residing in slums after their improvements. All those, who are residing in a slum are enumerated before it is taken up for improvement, and identity cards are issued to them. They are later provided with either sites or tenements, as the case may be when the scheme is executed. To the extent possible, the persons displaced due to the execution of a scheme is rehabilitated in the said scheme area. In some cases alternate sites elsewhere are allotted.

Each site thus allotted will be about 1,000 sq. ft. in extent and will be provided with bathroom and F.O.L. An allottee of a site is given a cash of Rs. 25 and hutting materials such as mud, thatch bamboo, etc., worth Rs. 125. A monthly rent of Rs. 3 is charged for a plot.

In the case of tenements, the standard rent fixed by the Union Government is Rs. 13.50 only such of those persons who opt to pay the above rent are given tenements, in lieu of sites.

APPENDIX IV

[Vide answer to Starred Question No. 1035 on page 338.]

A.—(a) Under the Union Government's Rental Housing Scheme for low paid employees of the State Government a provision of Rs. 36.91 lakhs has been made in the current year's Budget for construction of houses by the State Housing Board. A sum of Rs. 10,000 has also been provided towards electrification of the Rental flats constructed by the Public Works Department in the Todhunternagar Area under the same Scheme.

(b) No subsidy is given under the Scheme. The entire expenditure is met by loans advanced by the Life Insurance Corporation of India.

[1st November 1962]

(2) During 1962-63 the State Housing Board has under consideration, the execution of the following projects in the Madras City under the Rental Housing Scheme :—

(1) Construction of 168 apartments in the Foreshore Estate, Santhome.

(2) Construction of 96 three-storeyed flats (16 blocks) in Kilpauk Garden Area ; and

(3) Construction of 174 rental flats (2 blocks) in the Hamilton Bridge Road Area (Lloyds Road Area) in the Madras City.

It is also proposed to construct 50 rental houses in each district in the first instance during 1962-63.

APPENDIX V

[Vide answer to Starred Question No. 1036 on page 339.]

A.—(a) & (b) The various schemes proposed by the Housing Unit, Madurai, and the details thereof are as follows :—

Plan schemes.	Estimated cost.	Budget Estimate for 1961-62.
	(2)	(3)
(1)		
(a) Subsidized Industrial Housing Scheme—		
(1) Construction of 200 (two roomed, double storeyed tenements at Pasumalai, Madurai for industrial workers.	13.50	9.50
(2) Construction of 100 (one roomed, single storeyed) tenements at Rajapalayam, Ramanathapuram district for industrial workers.	5.00	1.00
(b) Land Acquisition and Development Scheme ..	not estimated.	55.00
(c) Construction of 100 houses under the Low Income Group Housing Scheme.	7.00	0.50
Non-Plan schemes—		
(a) Middle Income Group Housing Scheme (lump-sum for 100 houses).	16.00	1.00
(b) Union Government Rental Housing Scheme for State Government low paid employees—		
(1) Construction of 50 houses for the State Government's low paid employees of the Ramanathapuram district at Madurai.	5.00	2.50
(2) Construction of 50 houses for the State Government's low paid employees of Tiruchirappalli district at Tiruchirappalli.	5.00	2.50
(3) Construction of 50 houses for the State Government's low paid employees of Madurai district at Madurai.	5.00	2.50
(4) Construction of 50 houses for the State Government's low paid employees at Kodaikanal.	1.00	0.50
(c) State Housing Scheme for lower middle class (rental).	1.00	0.50
(d) Remunerative enterprises, construction of restaurants, shops, etc.	2.00	0.50

1st November 1962]

APPENDIX VI

[Vide answer to starred question No. 1040 on page 340.]

(a) *Details of amounts allotted for each district for Minor Irrigation Works during the Third Plan period.*

No district-wise allotment is made for Minor Irrigation Works included in the Special Minor Irrigation Programme and the scheme for desilting-cum-Reclamation of irrigation tanks—The programme in respect of these plan schemes is drawn up each year, before the commencement of the financial year. The expenditure on the work is met out of the lump-sum provision made in the Budget for Special Minor Irrigation Programme and the Desilting-cum-Reclamation Works.

(b) *Total number of Revenue tanks and Public Works Department tanks in each district.*

District.	Number of tanks.		Total.
	In-charge of Revenue Department.	In-charge of Public Works Department.	
(1)	(2)	(3)	(4)
Kanyakumari	1,103	2,109	3,212
South Arcot	2,281	324	2,605
Salem	2,261	98	2,359
Tiruchirappalli	6,314	208	6,522
Thanjavur	945	456	1,401
North Arcot	2,299	605	2,904
Coimbatore	66	33	99
Tirunelveli	2,320	347	2,667
Madurai	3,837	1,429	5,266
Chingleput	3,067	980	4,047
Ramanathapuram	5,524	386	5,910
Total	30,017	6,975	36,992

(c) *Steps taken to complete the programme of renovation of the tanks during the Third Plan period.*

The Special Minor Irrigation Programme and the scheme for Desilting-cum-Reclamation of Irrigation Tanks, which are being implemented in the State since the Second Plan period, provide adequate scope for the renovation of the tanks which have deteriorated from the prescribed standards. The tempo of progress under these schemes is being increased year after year. As against expenditure of Rs. 477.85 lakhs in the Second Plan period, Rs. 800 lakhs for the former scheme and Rs. 80 lakhs for the latter

[1st November 1962]

scheme have been provided for in the Third Plan and the total amount is nearly 2 times the amount of actual expenditure under the schemes during the Second Plan period.

Wherever necessary additional staff is sanctioned to cope with the increase in the volume of work relating to investigation of the sources and execution of the works.

APPENDIX VII

[Vide answer to Starred Question No. 1048 on page 344.]

THE PARAMBIKULAM-ALIYAR PROJECT.

I. *Project proposals.*

1. The Parambikulam-Aliyar Irrigation-cum-Hydel Project is to utilize the waters of eight rivers, viz., Ninar, Sholiar, Parambikulam, Tunacadavu, Peruvaripallam, Tekkadiar, Palar and Aliyar in the Anamalai Hills of the Coimbatore district for generation of power before the waters are utilized for irrigation. The reservoirs across Parambikulam and Tunacadavu (including Peruvaripallam and Tekkadiar) will be in Kerala State while those across the remaining rivers will be in Madras State. The Project takes its name after the two important rivers, Parambikulam representing the rivers on the west and Aliyar representing those on the east.

2. The Project consists of the following works :—

(i) A diversion masonry weir will be constructed across Ninar within Cinchona Plantation limits and the Ninar waters diverted into the neighbouring Sholiar Valley through an unlined tunnel.

(ii) A dam across the Sholiar with masonry section in the river portion flanked on sides by earth dams will be constructed. A lined tunnel will lead the water from this reservoir to the Parambikulam basin.

(iii) A dam across the Parambikulam river will be built. The reservoir will be the main storage of the project. An unlined tunnel will lead the water from this reservoir to the Tunacadavu reservoir. This dam will be located in Kerala State.

(iv) Two dams across Tunacadavu and Peruvaripallam will be constructed with a common FRL forming a combined storage with an inter-connecting open cut. A dam will also be built across Tekkadi river and the water from the Tekkadi river will be led into the Tunacadavu reservoir through a short tunnel. Thus the Tunacadavu reservoir will receive the inflows from all the rivers. These three dams will be located in Kerala State.

(v) A pressure tunnel to Sarkarpathy will take off from the Tunacadavu reservoir and lead the waters across the ridge of the eastern plains to the Madras State.

1st November 1962]

(vi) A contour canal will be formed below the exit of the Sarkarpathy tunnel to discharge into the Tirumurthy reservoir across the river Palar. This canal will collect the bulk of the discharge from the Sarkarpathy tunnel and feed into Tirumurthy reservoir for irrigation.

(vii) A reservoir across Palar called Tirumurthy reservoir will be built. Two irrigation canals, Parambikulam Main Canal and Udumalpet Canal will take off from this reservoir to irrigate 187,251 acres. This reservoir will be receiving and storing part of the power discharges from the Sarkarpathy tunnel when there will be no irrigation and also meet the fluctuations in the irrigation demand due to seasonal conditions.

(viii) A storage reservoir across Aliyar will be built below Vannanthurai bridge. Two canals Pollachi and Vettaikaranpudur will take off from the reservoir to irrigate 36,591 acres in Aliyar Basin. This reservoir conserves the flows in Aliyar Basin as well as flows led down from the Contour Canal from time to time.

(ix) Aliyar Feeder Canal and Sethumadai Canal will take off directly below the exit of Sarkarpathy tunnel and irrigate about 8,950 acres.

(x) Small reservoirs will be formed at the tail end major canal and distributaries to pool the drainage water from the irrigated area and reuse it for irrigation. It is proposed to irrigate 7,208 acres from these reservoirs.

The above reservoirs will irrigate an area of 240,000 acres in Coimbatore district and will generate power at the following five hydel power stations with an installed capacity of 180,000 K.W. :—

(i) Sholiar Power House I with an installation of 2 units of 35 M.W. each.

(ii) Sholiar Power House II with a single unit of 20 M.W.

(iii) Sarkarpathy Power House with a single unit of 30 M.W.

(iv) Aliyar Power House I with a single unit of 40 M.W.

(v) Aliyar Power House II with a single unit of 20 M.W.

All these power stations will be located at the Anamalai Hills in Coimbatore district of the Madras State and the power generated will feed into the Madras Grid.

The estimated cost of the project is Rs. 36.21.75 lakhs. The Madras share of the cost is Rs. 3,508.45 lakhs. The overall percentage return is expected to be 5.41 in the 10th year after completion.

II. Progress of works.

Aliyar Dam.—Masonry portion of the Aliyar Dam has almost been completed and water let down from the reservoir on 2nd October 1962 for irrigation has been for raising dry and wet cultivation in about 7,500 acres, subject to availability of water.

[1st November 1962]

Parambikulam Dam.—Concreting the weak zone including cut off walls have been completed and masonry started in this region. Excavation work for the drain and terracing work for the horizontal filter area in Earth Saddle Dam portion completed.

Tirumurthy Dam.—The construction of surplus regulator, river sluice and canal sluice is in rapid progress.

Sholiar Dam.—Excavation of foundation for masonry is in progress.

Canals.—Uppar or Vettaikaranpudur Canal and Pollachi Canal take off from the Aliyar reservoir. Vettaikaranpudur Canal will be about 11 miles long to serve 13,162 acres and the Pollachi Canal about 21 miles and 4 furlongs to serve 23,429 acres all in Pollachi taluk.

Vettaikaranpudur Canal.—Its entire length has almost been completed. Lining is completed up to M. 7-4-440. Distributaries are also in progress.

Pollachi Canal.—Erathwork is in progress from M. 0/0 to 14/0 and about 16,916 units completed. Lining work is in progress from 0/0 to 9/0 and about 5½ miles completed.

Aliyar Feeder and Sethumadai Canals.—Eight miles length of excavation in Aliyar Feeder Canal and three miles 6 furlongs length of excavation in Sethumadai Canal have been completed.

Contour Canal.—Works in Contour Canal are in various stages of progress. From the Tirumurthy reservoir two canals take off, viz., Parambikulam Main Canal and Udumalpet Canal. The Parambikulam Main Canal is 82 miles long to serve about 164,837 acres. Udumalpet Canal which is about 18 miles long will serve 22,414 acres.

Excavation of Parambikulam Main Canal is in progress and is nearly completed and lining for about 2½ miles length in head reaches completed so far. Both the Parambikulam Main Canal and Udumalpet Canal have been programmed to be completed along with the completion of the Contour Canal and connected tunnels.

III. Benefits at a glance.

Direct—

(i) Irrigation—Rice, millets, cotton, groundnut, fruits and vegetables—

Area irrigated—240,000 acres—

Rice	...	...	24,000 tons.
Millets	...	...	38,400 tons.
Cotton	...	...	7,400 tons.
Groundnut	...	...	9,600 tons.

1st November 1962]

(ii) Pisciculture—In reservoirs—

Fish 140 tons

(iii) Power—

Firm energy 70,000 K.W.

Installed capacity. 1,80,000 K.W.

(iv) Drinking water—To towns and villages near the canals.

(v) Tourism—Recreational facilities at the different dam-sites.

RUPEES IN CRORES.

(vi) Value of extra food and cotton produced
per year

5.09

(vii) Amount of wealth produced 30 times
gross electricity revenue

55.25

(viii) Total wealth produced for a year

60.34

RS.

(xi) (a) Net revenue from irrigation

27,24,000

(b) Net revenue from power

1,54,20,000

(c) Annual revenue

1,81,44,000

(d) Direct return

5.17 per cent.

Indirect—

To State—Increased revenue through taxes, postal and rail traffic, saving in food imports, etc.

To people—Better living standards.

APPENDIX VIII

[Vide answer to Starred Question No. 1055 on page 347.]

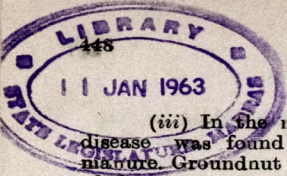
Answer—

(a) The Hon'ble Member is obviously referring to the Betelvine Research Station at Pothanur. This Station has been set up for studying in detail, the various causes, contributing to the spread of the betelvine wilt disease and for devising suitable measures to control it.

(b) The following results have been achieved as a result of the study under taken in the Station ;—

(i) Among the various fungicides tried, Bordeaux mixture was found to be more effective than others in controlling the disease ;

(ii) Drenching the soil at monthly intervals, commencing from the Second month after planting, has given better results as compared with drenching the soil once in two months and once in three months ;



[1st November 1962]

(iii) In the manurial experiments the incidence of the disease was found more in plots applied with Farm Yard manure. Groundnut cake application recorded the lowest incidence of the disease as compared to other manures.

Further research work, mainly with a view to select disease resistant planting material is being conducted.

(c) The total expenditure incurred so far is Rs. 58,400 roundly.

APPENDIX IX

[Vide answer to Starred Question No. 1070-AA on page 367.]

Instances of refusal to take short distance passengers and of enquiry by drivers about the destination before allowing passengers to get into taxis have been reported. Steps have been taken to deal with such cases. Taxi drivers who refuse to take passengers for short distances are disqualified from driving public service vehicles for a stipulated period. One of the conditions of the permit of contract carriages is that the person in charge of the vehicle shall not refuse to ply for hire at any time when the vehicle is not actually engaged. The permit of the taxi is also suspended for a specific period, if the condition is not adhered to. Existing provisions are sufficient to deal with the taxi drivers who refuse to take short distance passengers.

APPENDIX X.

[Vide answer to Starred Question No. 1070-SS on page 373.]

A brief note on the scope and functions of the Inter Departmental Committee for economy in construction cost of buildings.

The Government have constituted a high level Inter-Departmental Committee with a view to keep a watch on the progress of action towards achieving economies in construction cost of buildings.

The Committee was directed to examine :

(i) the lines of achieving economies in cost of construction with particular reference to

(a) the use of steel, and

(b) the economy of utilisation of land and floor space.

(ii) the present practices in regard to Planning in advance for the procurement of materials, and

(iii) the adequacy of the present system of typed designs and how far they have helped in ensuring economy.

The Committee was also requested to examine the ways and means of overcoming bottlenecks which may exist at present in regard to quick payments and supply of materials to agencies engaged in construction. The Committee was also requested to offer their suggestions on the alternative construction agencies, if any.